SEPTEMBRE 1951

LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER

LIRE DANS CE NUMÉRO :

Le Petit Train des Oiseaux.
Les 030 A/C et les 030 T du S.-O.
Concours de réseaux.
Construction d'un wagon-trémie.
Etc., etc...

N° 97

Prix Frs 100

AU PELICAN

45, PASSAGE DU HAVRE (rue St-Lazare)
Rotonde, PARIS (9e)
Téléphone **TRInité 55-54**

■

A l'entresol : **Salle de Démonstration**

TOUT CE QUI CONCERNE LE CHEMIN DE FER

TOUTES les MARQUES de TRAINS ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX A CONSTRUIRE

PIÈCES DÉTACHÉES et MOTEURS

TOUT CE QUI CONCERNE le MODÈLE RÉDUIT

■

CATALOGUES ET DÉPLIANTS des grandes Marques sur demande

TOUS les TRAINS

RIEN que les TRAINS

Etablissement

J.-R. ALLARD & Cie

72, r. d'Amsterdam
Paris - Saint-Lazare
CCP Paris 1885.02 **Tél. TRI 56-17**

* *

Le 1er septembre 1951
paraîtront sur le marché

1° Notre nouvel attelage HO;
2° Notre « tortillard » Electrique;
3° Notre Catalogue Général

constituant une documentation complète sur notre matériel spécialisé, en même temps qu'un guide général de construction.

S'inscrire dès maintenant

Rue de la Bienfaisance, 24
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

Les Modèles **D.G.H.**

ONT LE PLAISIR DE PORTER A VOTRE CONNAISSANCE QUE M. GORDON VARNEY A BIEN VOULU LEUR CONCEDER POUR LES PAYS DE BENELUX LA VENTE EXCLUSIVE DES PRODUITS .. .. ..

DE-CI, DE-LA

■

Sous la direction de M. M. Hageemann, de Berlin, on tourne en Allemagne un film intitulé « Pikanterie » qui reproduit en dessin animé le « train bleu » allemand, qui est l'étoile du film.

La voie en 0 a 40 mètres de long, il y a deux voies, le train de 5 wagons est remorqué par une 141 à 3 cylindres. Le décor très réussi représente notamment le passage devant un vieux château au tours garnies de lierre.

■

Le Service Technique de la Traction de la Deutsche Bundenbahn (D.B., ex D.R.) a décidé que toutes les études nouvelles seront inspirées de la pureté de lignes des machines anglaises.

Quelques unités sont sorties (42 Décapod, 23 Prairies, 60 machines-tender type 142) sur lesquelles on note notamment : cheminée basse à chapiteau, dôme unique de petite dimension, absence de toute sablière sur le corps cylindrique, cylindres et tiroirs profilés.

Ces unités offrent un contraste avec les anciennes études prussiennes et même normalisées D. R.

En zone russe d'Allemagne les locomotives sont essentiellement chauffées au lignite; les cendres tombant sur les traverses arrivent à recouvrir les rails.

Les Soviets ont fait monter à l'avant des locomotives un dispositif de tuyauteries à vapeur placé très bas sur la traverse avant, qui permet au mécanicien de « balayer » les voies à l'aide de jets de vapeur lorsqu'il juge celles-ci trop encombrées de cendres.

■

L'Exposition du " Model Engineer " s'est déroulée à Londres du 22 août au 1er septembre avec le succès habituel. Nous espérons pouvoir donner dans notre prochain numéro des photographies des modèles les plus marquants ainsi qu'une vue d'ensemble sur cette grandiose manifestation du Modèle Réduit.

■

Le n° 6 de " Modèles Ferroviaires " est paru. Franco contre la somme de fr. 240 aux Editions Loco-Revue.

Ne manquez pas de réclamer notre numéro spécial, paru en août, qui vous sera envoyé franco contre la somme de deux cents francs.

Sommaire :

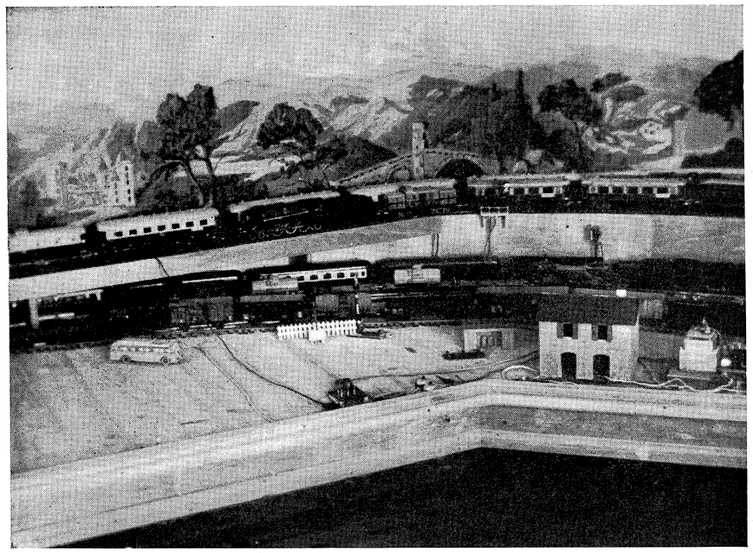
Les Réchauffeurs et les Pompes d'Alimentation.
Les Connexions entre Véhicules.
Les Freins.
Les Tableaux des Teintes. { Locomotives - Automotrices. / Autorails. / Voitures et wagons.
Les Plaques d'Immatriculation.
Le Marquage et le Numérotage des Véhicules.

Avec Treize Planches de Diagrammes se rapportant à ces divers chapitres.

LE PETIT TRAIN DES OISEAUX

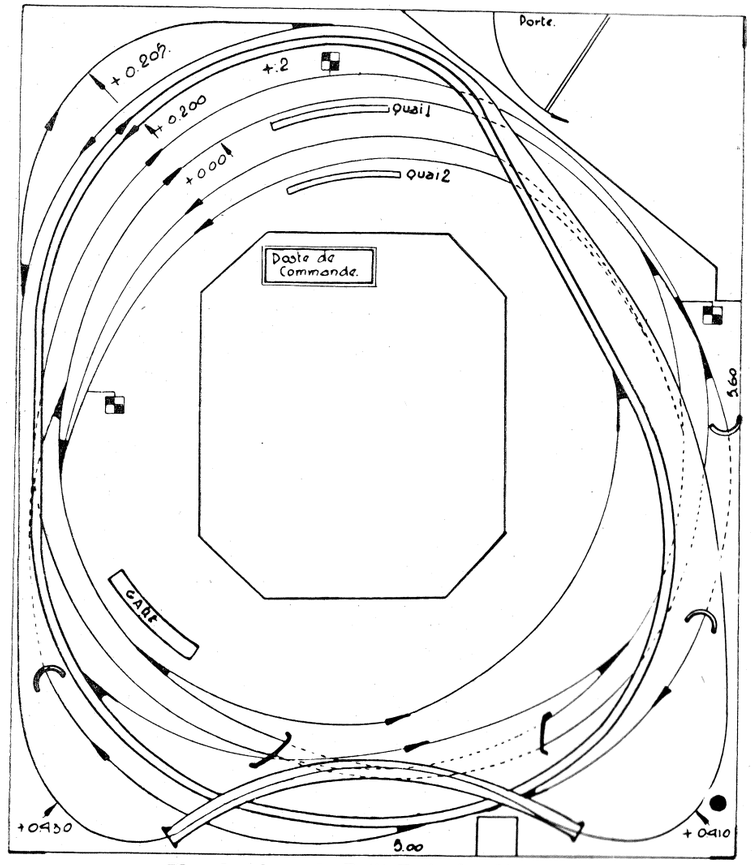
Historique. — De nombreuses vacances de mon enfance se sont écoulées auprès d'une petite gare de campagne où passait journellement le petit train provincial se dandinant à travers les vertes prairies ou se promenant gaiement sur les routes ombragées. A ce moment-là, je passais des jours et des jours à regarder le trafic de la gare, les manœuvres, les aiguillages, etc., etc..., et c'était toujours pour moi un plaisir sans cesse renouvelé. Avec plusieurs camarades, nous construisions des voies dans un pré avec uniquement du fer-blanc de boîtes de conserves pour réaliser tout le matériel : oh ! combien rudimentaire...

Construction du réseau. — Comme pour la plupart des amateurs, les tribulations du débutant sont de règle ! La prise de contact avec « Loco-Revue » et plusieurs ouvrages ferroviaires m'ouvrent des horizons nouveaux dans ce domaine ; mais quel écartement choisir Le « 0 » ou le « H0 » ? Les uns me conseillent le 86e, les autres le 43. Je fais le premier réseau sur table avec le train B.L.Z. : un ovale avec deux aiguilles et voies de garage, et à l'intérieur de ce circuit je place un ovale en H0 où circule une 231 de l'heureux temps allait enfin se réaliser.



Vue montrant les lignes superposées et le décor de fond.

L'idée du petit train germait, mais, hélas ! ce beau rêve ne pouvait à l'époque se réaliser. Les années passèrent au milieu de tous les tracas de la vie quotidienne, et voilà qu'en juin 1948, de passage à Paris, je me décidai à acheter un train B.L.Z. électrique pour mon fils aîné; c'était le démarrage et mon rêve Antal et une rame Martin, et pour Noël 1948 je monte une nouvelle table avec tunnels, rampes, viaducs, sur laquelle sont placés un circuit en 0 plus important avec deux trains et un circuit en H0 avec deux trains également (231 Antal et 232 Jep), et des signaux sont disposés sur le réseau en 0.



Plan du réseau du Petit Train des Oiseaux.

Début 1949, je fais la connaissance d'un amateur ayant lui-même un réseau en « 0 », et je constate à ce moment les avantages du « 0 » sur le « H0 ». De suite je me mets au travail et, à l'automne 1949, une chambre bien éclairée, de 5 m. sur 5 m. 60, est complètement aménagée pour recevoir le futur réseau. Le premier circuit avec voie de garage est en fonctionnement pour Noël 1949 où circulent une 231-G P.L.M. Varin et plusieurs voitures J.F.J., une automotrice J.E.P., et le train B.L.Z. Une 231 Etat J.F.J. et plusieurs voitures sont en construction; à ce moment le H0 est mis au repos; peut-être un jour reviendra-t-il ?

Durant l'hiver 1949-50 et l'année 1950, un grand effort a été fait pour arriver à créer une ambiance ferroviaire qui, sans être terminée mais au contraire en évolution constante, procure un grand plaisir.

Pour Noël 1950, un circuit supérieur de voie principale a été aménagé en quatre cantons munis du block automatique intégral suivant plan et matériel de la maison Fournereau; l'effet est très spectaculaire et les visiteurs ouvrent de grands

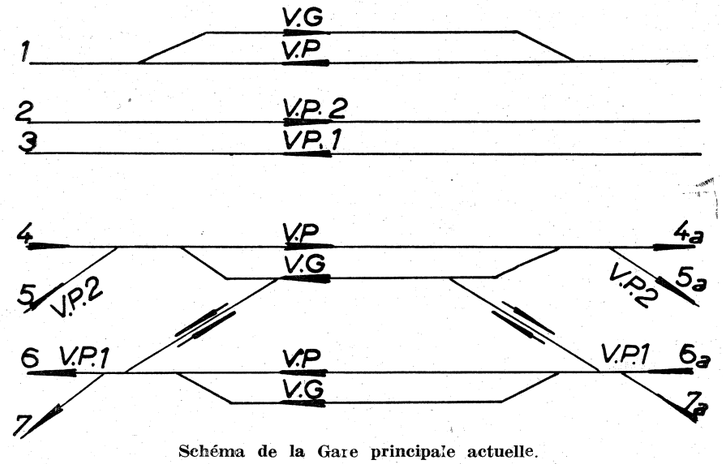


Schéma de la Gare principale actuelle.

1 : Voie unique haute montagne et garage.
2 et 3 : Circuit double voie supérieur.
4 et 6 : Circuit inférieur avec raccordements et garages.

yeux en voyant les trains « obéir » aux signaux comme leur grand frère. La table de roulement est un véritable plancher posé sur de fortes solives encastrées dans les murs. On peut se promener dessus et travailler à son aise. La partie centrale est entièrement libre afin de pouvoir placer le tableau de commande et la future gare terminus du réseau. Un angle de la pièce est réservé aux visiteurs qui peuvent également regarder l'ensemble du réseau d'une terrasse située devant la fenêtre Est. Des évidements sont prévus sur la table pour la construction des futures voies reliant la grande gare de correspondance actuelle à la gare terminus où seront remisés tous les trains de voyageurs et à la gare de triage pour recevoir tous les trains de marchandises.

Sur cette table sont aménagés les tunnels, les remblais pour les raccordements du réseau inférieur au supérieur ; les ponts divers, les viaducs, etc...

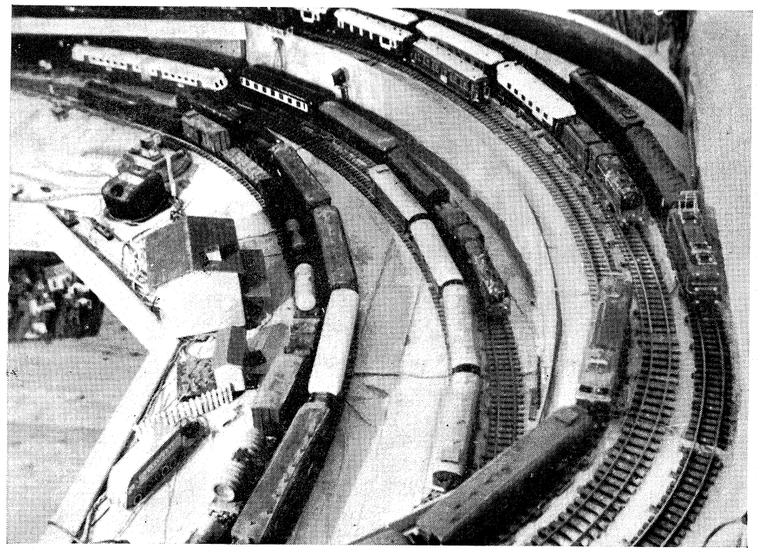
Le décor n'est encore représenté que par une frise murale, peinte à l'huile, de 8 mètres de long sur 0 m. 80 de hauteur, qui représente le panorama des Pyrénées. La table supporte un circuit double-voie avec leurs voies de garage et les voies de raccordement au circuit double-voie supérieur surélevé de 0 m. 20 par rapport au premier. Le circuit à voie unique, également avec voie de garage, monte jusqu'à 0 m. 43 (haute montagne).

Ces voies ont été construites à l'écartement de 0 m. 32 avec du rail vignole en laiton de 6 m/m, traverses très rapprochées mais plus fortes qu'à l'échelle. Les courbes sont aux rayons maxima : 1 m. 20 à 2 m. 25, sauf quelques petits raccords de 0 m. 90 et de 1 m. 20. Les rampes sont de 0,03 à 0,05 et le total des voies dépasse 100 mètres.

La grande gare actuelle de correspondance comprend quatre voies reliées entre elles et formant le circuit inférieur. Tous les trains s'arrêtent automatiquement devant les signaux. Les deux voies supérieures sont à arrêt facultatif. Les aiguillages de la gare fonctionnent par électro-aimants et bouton-poussoirs. Tous les autres aiguillages doivent également en être munis (électros système J.F.J.).

Le poste de commande est en cours de construction, il centralisera tous les organes de commande de l'installation; une synchronisation sera prévue pour les signaux et appareils de voie. La prise de courant traction se fait par rail latéral, c'est simplement un fil de cuivre soudé sur des têtes de petites vis à bois.

L'installation électrique. — Le courant alternatif de 120 volts est amené à un survolteur-dévolteur qui permet de ré-



Embouteillage sur le réseau des Oiseaux...

gler et de contrôler le débit. Un interrupteur général est placé à côté. Un transformateur débitant 10 ampères sous 6 volts, 15 volts et 22 volts, et un transformateur débitant 5 ampères sous 6 à à 22 volts, alimentent à eux deux : le circuit aiguilles, le circuit traction, le circuit relais et le circuit éclairage des signaux de block (de notre fabrication) munis de lampes de 6 volts. Les deux transfos sont munis de disjoncteurs. Plusieurs signaux lumineux avec potences et passerelles vont être construits sur la voie unique, sur laquelle circulent deux automotrices faisant le trajet en sens inverse. Chaque circuit est indépendant et commandé à distance par manette fixe ou bouton-poussoir.

Le matériel. — Le matériel de traction et de roulement se compose à l'heure actuelle de :

Une rame avec 231 Etat J.F.J. superdétails et six voitures 1, 2, 3 wagon-restaurant et fourgon; le tout éclairé (Bordeaux-Marseille).

Une rame marchandises avec une 1-B-1 B.L.Z., huit wagons divers et fourgon éclairé.

Une rame voyageur avec une 231-G P.L.M. Varin, 1, 2, 3, wagon-restaurant et fourgon.

Une 231 Etat standard J.F.J. avec rame omnibus, 2, 3, et fourgon.

Une 231 J.E.P. Flèche d'Or améliorée, avec rame marchandises de huit wagons.

Une 231 J.E.P. remorquant une rame Paris-Calais, composée de 1, 2, Pullman, W.R. et mixte, matériel J.E.P., J.F.J. et B.L.Z. (rame éclairée).

Une CC-6001 B.L.Z., avec rame de six voitures, 1, 2, 3 wagons-lits, mixte et fourgon (B.L.Z. et J.F.J.).

Enfin, une rame de luxe Côte d'Azur Pullman, W.R., W.L., Pullman et fourgon (rame éclairée, matériel J.F.J.).

Sur le circuit à voie unique, deux automotrices J.E.P., dont une avec moteur J.F.J. et éclairage complet.

Dans les diverses rames, plusieurs voitures J.F.J. possèdent leur aménagement intérieur très poussé et comprennent des superdétails extérieurs.

En service de nuit, avec les rames éclairées, les signaux lumineux, l'effet est magnifique et très réaliste. Il manque

(Voir suite et fin page 243).

Les 0-30-A/C et les 030 T du Sud-Ouest

A. — LES LOCOMOTIVES A TROIS ESSIEUX COUPLÉS, adhérence totale

Séries 030-A et C de la région Sud-Ouest

Les machines immatriculées 030-A et C de la région Sud-Ouest sont les subsistantes d'un parc important de 245 unités d'origine exclusivement P.O., dont les divers lots et années de constructions ressortent ainsi :

Numéros P.O.	Constructeur	Année de mise en service	Quantités	
792 à 812	A. Koechlin	1863	21	Soit : 205 machines
813 à 851	Parent Schaken, Cail	1863/65	39	
852 à 881	A. Koechlin	1865	30	
882 à 891	S.A.C.M.	1870	10	
892 à 921	Claparède	1872	30	Série : S.N.C.F. 030-A 793 à 875
922 à 941	Cail	1873	20	
942 à 951	Ateliers de la Cie	1876	10	
952 à 961	Schneider	1877	10	
962 à 976	Fives-Lille	1877	15	
977 à 996	S.A.C.M.	1886	20	
601 à 625	S.A.C.M.	1877/78	25	Soit 40 machines Série S.N.C.F. 030-C 602 à 639
626 à 640	S.A.C.M.	1886	15	

Ces machines sont d'esthétique autant que de technique du plus « pur style Orléans » de l'époque. Nous y trouvons comme sur les machines à grande vitesse à deux essieux couplés et à marchandises à quatre essieux couplés :

Chaudière. — Foyer Crampton rond et profond, équipé originellement du bouilleur, Ten Brinck, faisceau tubulaire long, boîte à fumée légèrement en saillie. Timbre initial 8 kg. Cheminée articulée à charnière, dôme volumineux muni de deux soupapes à balance, sablière tronc conique à commande manuelle par distributeur hélicoïdal. Sifflet sur le foyer avec réhausse en fer forgé, entourée d'une gaine.

Mécanisme. — Simple expansion, deux cylindres extérieurs en porte à faux, distribution par tiroirs plans. Prise de mouvement sur l'essieu médian, coulisse de Gooch avec changement de marche par volant à vis à droite de l'abri. Roues motrices : 1 m. 35. Cylindres : 450×650 pour série 792 à 881; 480×650 pour 882 à 996 et 601 à 640.

A noter que les nos 892 à 941 et 601 à 625 sont d'origine munis de pistons à contre-tige.

Tablier et abri. — Droit avec trois couvre-roues de chaque côté, à l'exception des nos 882 à 941, où seul l'essieu arrière est muni de couvre-roues, le tablier étant surélevé pour passer au-dessus des roues des essieux milieu et avant. L'abri se limitait à un pare-brise avec lunettes et un toit horizontal; toutefois, les 601 à 640 avaient dès l'origine un abri plus complet avec joues latérales dont furent dotées par la suite les machines modifiées.

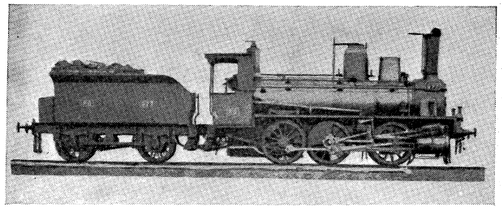
Décoration. — Successivement : enveloppe de chaudière laiton, puis peinture en gris P.O., noir et vert unifié S.N.C.F.

Modifications
(effectuées aux Ateliers de la Compagnie)

1re PERIODE : 1893 à 1901 :

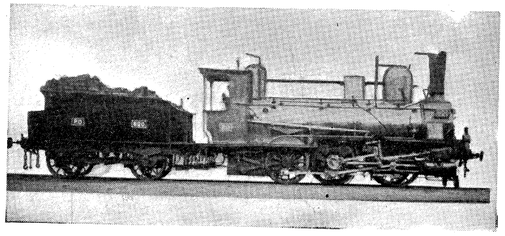
29 unités eurent leur chaudière reconstruite à 10 kg., avec deux dômes et trapèze.

32 unités reçurent un réchauffeur Lencauchez.



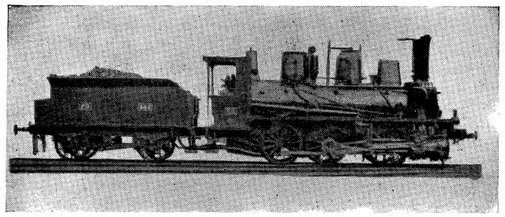
Cliché S.N.C.F.

Série P.-O. : 942 à 996 : 030 A et 601 à 640 : 030 C avec abri complet.



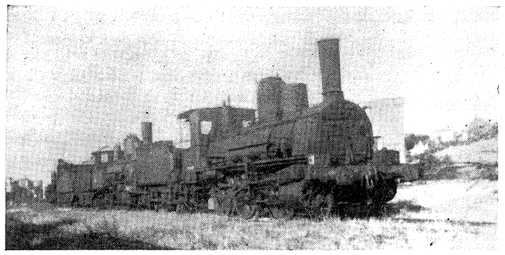
Cliché S.N.C.F.

Série 792 à 881. Modification avec chaudière à deux dômes.



Cliché S.N.C.F.

Modification en 1893/94 des trois machines 944-945 et 951 à tiroirs cylindriques indépendants pour l'admission et l'échappement.



Cliché Maillet

030 A 863-828 et 812 du dépôt de Saint-Saviol.

3 unités reçurent la distribution Durand et Lencauchez à tiroirs cylindriques indépendants pour l'admission et pour l'échappement; n^{os} 944, 945 et 951.

2^{e} PERIODE : 1906 à 1911 :

32 locomotives du lot 792 à 941 transformées suivant type 130 compound à 2 cylindres, chaudière neuve à 16 kg. avec foyer Belpaire. Série 1901 à 1962 : 130-C. Amorties de 1932 à 1945. (Voir note sur les Boiteuses, « Loco-Revue » n° 81, avril 1950).

3^{e} PERIODE : 1911 à 1912 :

Transformation en 130, avec chaudière neuve Belpaire à 12 kg. et surchauffe Schmidt.

Quatre machines : 601^{s} à 640^{s}, depuis 130-D 601 à 604.

Six machines : 942^{s} à 976^{s}, depuis 130-D 942 à 976.

(Voir la note spéciale sur ces machines, « Loco-Revue), n° 85, septembre 1950).

4^{e} PERIODE : 1920 à 1928 :

La plupart des machines subsistant à l'état d'origine reçurent, de 1920 à 1928, une chaudière neuve en acier, timbrée à 11 kg., porte de foyer autoclave, suivant le processus suivi pour les machines à grande vitesse, type 121 : 300 et 500, et les 040 pour manchandises : 1100 et 1200.

L'aspect général demeurait sensiblement le même qu'à l'origine; toutefois, on notera l'adoption d'une pompe Westinghouse à double phase, placée vers le milieu du tablier.

Service de ces machines. — Les 030-A et C, conçues initialement pour un service mixte : marchandises sur les lignes faciles, voyageurs et marchandises sur les sections à profils accidentés, sont, de nos jours, pour le plus grand nombre, vouées aux manœuvres dans les gares, triages et au service intérieur des dépôts. De Paris-Austerlitz aux confins de l'Auvergne et du Midi, les dépôts de la région Sud-Ouest ont plus ou moins de ces machines à leur effectif. Nous accorderons cependant une mention spéciale aux 030-A des dépôts de Loudun, Saint-Saviol — récemment supprimés — et Le Blanc. Ces établissements assuraient la desserte des lignes secondaires coordonnées à voie unique de :

Le Blanc - Port-de-Piles, rampe de 10 m/m;

Le Blanc - Chatellerault, rampe de 12 m/m 5;

Le Blanc - Montmorillon, rampe de 12 m/m 5;

Le Blanc - Argenton-sur-Creuse, rampe de 15 m/m;

St-Saviol - Lussac-les-Châteaux, rampe de 12 m/m;

Loudun - Port-de-Piles, rampe de 15 m/m;

Loudun - Chatellerault, rampe de 10 m/m.

Sur ces lignes, on a remarqué, et encore tout récemment, la remorque de trains de 700 tonnes. L'horaire fut non seulement respecté, mais des gains notables de minutes constatés. Des essais comparatifs avec 030-DA diesel ont permis de constater que les petites 800 étaient beaucoup moins préjudiciables aux voies que les Diesel, l'usage de ces derniers imposant une refonte onéreuse des voies. En attendant que les experts acceptent ou rejettent le sacrifice financier qui s'imposerait, les 030 continuent honorablement leur service.

Le cahier des charges donnant les vitesses nominales en fonction du tonnage du train et de la rampe « fondamentale » de la ligne, donne les chiffres suivants :

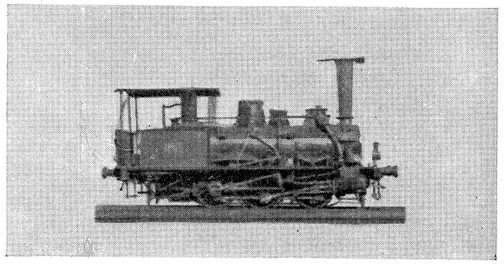
Vitesse nominale :		25 km.	30 km.	40 km.	45 km.
		—	—	—	—
Rampes en m/m par mètre	2,5	935 tonnes	860 tonnes	715 tonnes	650 tonnes
	10	425 —	405 —	340 —	310 —
	15	310 —	285 —	240 —	220 —
	20	225 —	210 —	180 —	165 —
	25	160 —	155 —	135 —	120 —

La vitesse limite des 0-30-A et C est fixée à 50 km. à l'heure.

Cession. — En 1938 : cinq machines 030-A cédées à l'Ouest. Même année : une machine 030-C, la 610, qui, renumérotée 030-E 610, manœuvrait encore à Nantes-Blottereau en 1948.

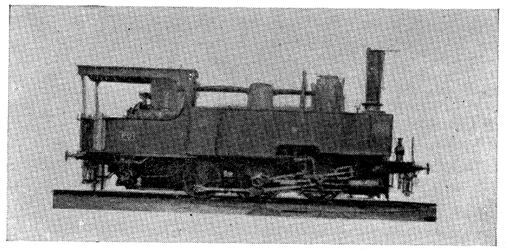
Effectif. — Sur la totalité des 245 machines construites, il restait au 1er janvier 1946, à l'exception des modifiées 130-E :

54 unités série 030-A, 10 unités série



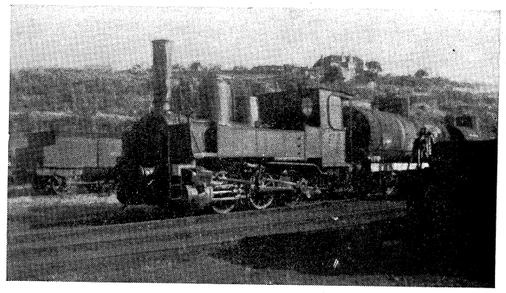
Cliché S.N.C.F.

030 T, série P.-O. 1001 à 1003.



Cliché S.N.C.F.

030 T, série P.-O. 1021 à 1030.



Cliché Maillet.

030 TC 037. Etat actuel, chaudière reconstruite. Dépôt de Poitiers.

030-C; toutes subsistantes du lot avec chaudière à 11 kg. de 1920-28.

Signalons aussi une unité rarissime : la 030-A 810, ex-827, seule rescapée des 29 machines à deux dômes, timbrées à 10 kg.

⁂

B. — LES ANCIENNES MACHINES DE MANŒUVRE, type 030-T du Chemin de Fer d'Orléans

Les locomotives exclusivement destinées aux manœuvres furent toutes de symbole 030-T à simple expansion, vapeur saturée et mécanisme extérieur. On distingue :

Série 1001 à 1008. — Construite en 1855-56, aux ateliers d'Ivry.

Série 1009 à 1020. — Construite en 1861-66, aux mêmes ateliers.

Ces machines présentaient la curieuse disposition d'avoir les soutes à eau disposées sous la chaudière, timbrée à 6 k. 5, et les soupapes à balance sur le foyer, à l'intérieur de l'abri seulement couvert, mais très « aéré » sur les côtés. La prise de mouvement et la distribution Stephenson attaquaient le troisième essieu.

Ces machines subsistèrent jusqu'en 1915-16, époque où elles furent amorties et cédées à diverses entreprises, dont cinq aux Magasins Généraux de Toulouse.

Série 1021 à 1030. — Construites toujours à Ivry, de 1873 à 1874, elles sont montées sur les mêmes roues de 1 m. 10, mais l'empattement est notablement plus grand.

Le timbre est de 8 kg., les soupapes à balance sur le dôme. La distribution Gooch, prise de mouvement sur le deuxième essieu. Caisses à eau latérales, sur le tablier.

En 1896, cinq unités, nos 1021, 1023, 1025, 1028 et 1030, sont reconstruites avec chaudière neuve à 12 kg., à trapèze et deux dômes.

Quatre machines furent vendues en 1923, une cédée à l'Ouest en 1938.

Des cinq modifiées, il en subsiste quatre, la machine n° 1021 ayant été détruite par bombardement. Elles constituent la série Sud-Ouest : 030-TB 021 à 030. On peut en voir au dépôt d'Ivry.

Série 1031 à 1074. — Cette série, actuellement 030-TC 034 à 074, se décompose en trois lots :

1031 à 1036, Cail 1877;
1037 à 1058, Société Alsacienne 1882-84;
1059 à 1074, Schneider 1886.

Timbrées à 8 kg., roues de 1 m. 10, elles sont plus « ramassées » que les 030-TB, empattement rigide ramené à 2 m. 60, pour 3 m. 25 les précédentes. Soupapes à charge directe sur le dôme. Distribution Gooch et bielles motrices sur le troisième essieu.

L'abri est mieux dessiné et protège davantage les agents de conduite que sur les 030 antérieures.

Ces machines ont eu leur chaudière reconstruite suivant le modèle ancien ou nouveau à différentes époques, avec soupapes à charge directe ou à balance, toujours sur le dôme.

Au 1er janvier 1946, l'état général du parc vapeur indiquait 32 machines 030-TC pour 44 construites. Sont manquantes à l'effectif :

Sept unités cédées au chemin de fer Achiet à Bapaume, en 1922, nos 1092, 1094 à 1098;

Deux unités cédées à l'Ouest en 1938;

Trois dont nous ignorons le sort, vendues ou démolies.

Certaines 030-TC ont eu leur cheminée raccourcie très sensiblement. Exemple : 030-TC 062 à Tours. Cette mesure a été prise pour permettre à ces machines de manœuvrer, sans engager l'abri, les machines froides désaccouplées de leur tender. Ainsi la cheminée peut passer sous le toit de l'autre machine sans dommage pour l'une et l'autre.

Cette série est visible dans l'ensemble des dépôts de la région Sud-Ouest.

Série 1091 à 1100. — Ivry, Schneider 1884-86. Très semblable aux précédentes, cette série de dix machines fut cédée à l'Ouest en 1938. La dernière subsistante, n° 1099, était démolie en 1945.

Maurice MAILLET.

Aidez-nous à diffuser LOCO-REVUE. Communiquez-nous les adresses de personnes susceptibles de s'y intéresser et nous leur adresserons des numéros spécimen.

RÉGULATEUR DE MARCHE AUTOMATIQUE

Le but de ce dispositif est de pouvoir donner à un train une régularité de marche absolue tant dans les montées que sur les paliers et dans les descentes. Il supprime le rhéostat et peut se camoufler aisément, soit sous la table de roulement, soit dans un bâtiment. Le réglage est obtenu par des résistances insérées dans le courant de traction et ne donnant le maximum que pour les rampes.

Cet appareil se compose de deux électro-plongeurs actionnant, au moyen d'une équerre reliée à un axe, un tambour muni de différents contacts mis en circuit ou non de par la position des noyaux-plongeurs.

Le tambour peut être soit en bois soit en tube bakélisé, fermé aux extrémités par deux rondelles au centre desquelles passe l'axe d'entraînement. Les lamelles de contact, bagues et demi-bagues, peuvent être fixées par taraudage et vis de 1 m/m 5 dans le premier cas et par rivets de 1 m/m dans le second. Les touches de contact sont en bronze-ressort (chrysocal) et placées sur une ligne médiane au-dessus du tambour. Les demi-bagues sont excentrées à cette ligne suivant la course des noyaux des électros de manière que les contacts s'établissent parfaitement, soit en fin de course des plongeurs, soit en position médiane. Le tambour est supporté de part et d'autre par des pattes robustes afin qu'il n'y ait ni fléchissement ni vibration.

Fonctionnement : Un train normalement alimenté en 18 volts sur la partie en palier fait en abordant la rampe fonctionner le relais 2 de la figure ci-contre, qui entraîne le tambour et met en circuit les touches 1, 2-5, 6. Il est alors alimenté en 20 volts, ce qui lui permet de maintenir son allure. Arrivé en haut de la rampe, il retrouve le 18 V, puis abordant la descente, c'est le relais 1 qui fonctionne et réduit la tension à 15 volts, d'où freinage automatique.

Le même système peut s'expliquer aux déviations et ainsi réduire la vitesse du train s'il est aiguillé sur une voie déviée. Par jeu de contacts supplémentaires, les damiers peuvent être mis à l'arrêt sur les voies directes et le courant coupé.

Roger GUIS.

LE PETIT TRAIN DES OISEAUX (suite et fin)

encore des lampadaires sur les quais et des décors de toutes sortes. Un poste d'aiguillage est en construction, avec aménagement intérieur complet.

Pour Noël 1951 on espère équiper un nouveau circuit en block automatique et commencer la construction de la ligne aérienne pour les machines du type électrique.

Inutile de dire combien de patience et de persévérance pour mener à bien ce travail. Le merveilleux dans ce domaine, c'est que les travaux ne seront jamais terminés, il y aura toujours des transformations à effectuer, des constructions à réaliser, des études à faire... Et voilà bien la secrète passion de tous les amateurs du petit train...

Je ne terminerai pas ce petit exposé sans remercier bien sincèrement les Etablissements Fournereau qui m'ont donné tous les renseignements désirables pour m'acquitter honorablement de cette tâche; plusieurs employés de la S.N.C.F. du Dépôt de Montauban qui m'ont encouragé et aidé pour la construction du matériel et de la signalisation. Je remercie également tous ceux qui, de près ou de loin, amateurs ou professionnels, connus grâce à « Loco-Revue », m'ont aidé de leurs conseils ou de leur travail, ce qui m'a permis d'équiper ce réseau assez rapidement. A tous : un grand merci !

André COUGOUREUX.

N. B. — Pourquoi « Le petit train des Oiseaux » se demanderont de nombreux lecteurs ? Au-dessus du panorama des Pyrénées, contre le mur, sera mise en place une grande vitrine contenant ma collection d'oiseaux naturalisés de toutes espèces ; et cette chambre particulière, réunissant mes goûts et mes loisirs : les oiseaux et le petit train ! J'ai dénommé mon réseau « Le petit train des Oiseaux ».

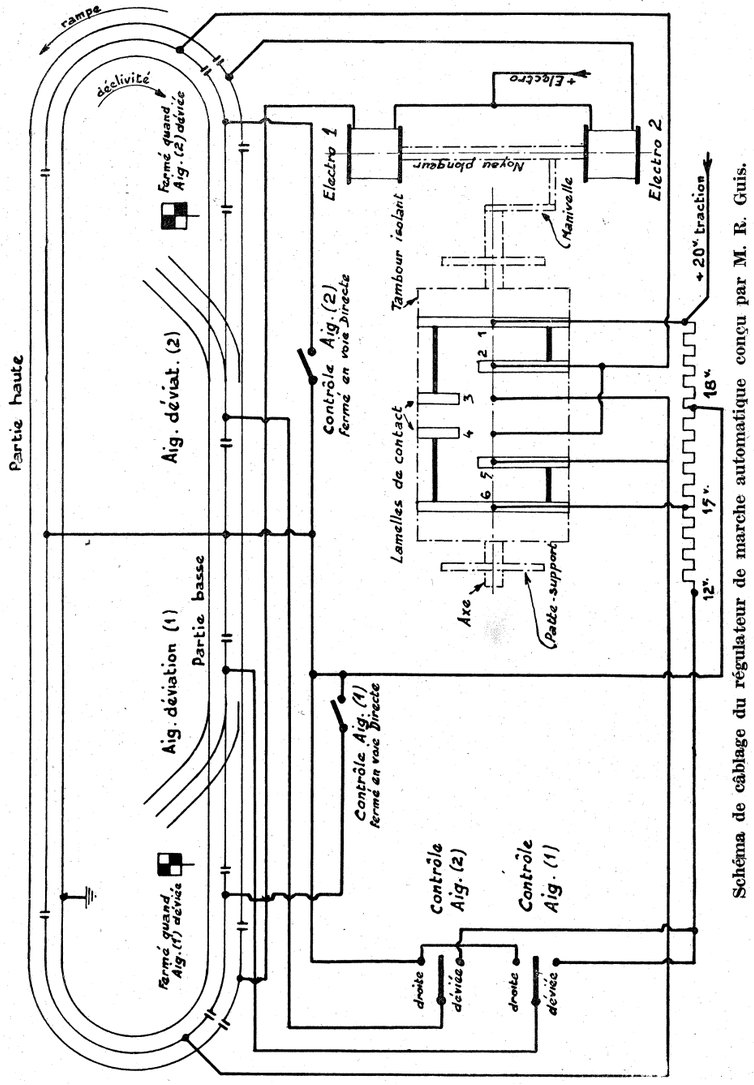
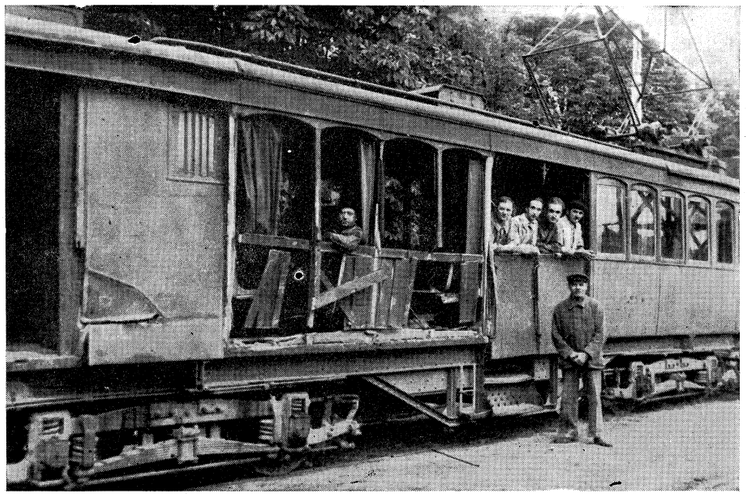


Schéma de câblage du régulateur de marche automatique conçu par M. R. Guis.

Souvenirs d'un Wattman des Tramways du Libournais (1)

On a souvent rendu justice à la conscience professionnelle et vanté l'amour du métier qui caractérise le personnel de la S.N.C.F. Ces quelques souvenirs, que M. Laceuille, ancien wattman des Tramways du Libournais, a bien voulu me confier montreront au lecteur qu'il en a été très souvent de même sur les réseaux français secondaires, réseaux, hélas ! presque complètement disparus actuellement.

M. Laceuille est demeuré aux T. L. de mars 1913 à mai 1949 (2). Il a vu naître et mourir les cinq motrices qui étaient pour lui, non seulement de belles machines, mais aussi de vieilles camarades. Je lui laisse la parole. — G. T.



(Cliché Collection Gouffrand).

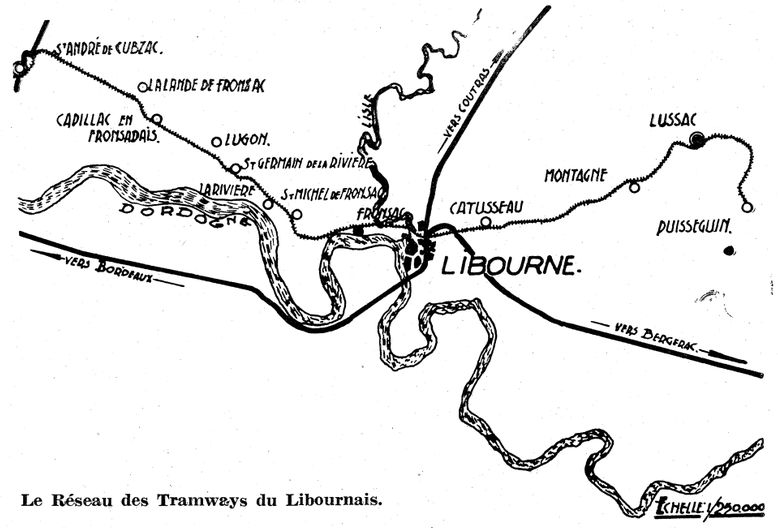
Motrice accidentée du Réseau du Libournais.

Vers le milieu de 1912 je fis une demande à la Compagnie des Tramways Libournais pour y entrer comme wattman. On me proposa, puisque j'habitais Bordeaux, de me mettre à la disposition du Chef de dépôt de la ligne de Beychac et Cailleau, les dimanches et fêtes, pour y débuter. Mais survint une difficulté : cette ligne fut cédée aux Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux (3), et l'on me fit savoir que j'allais être appelé un mois plus tôt à Libourne pour faire mon apprentissage sur les voitures que je devais conduire avec l'aide des monteurs de la Compagnie Thomson. Ce fut donc le 1er mars 1913 que j'entrai au Dépôt des Tramways Libournais. Tout de suite j'admirai ce beau matériel. Nous étions deux apprentis-wattmen; la caténaire était sous tension jusqu'au sectionneur de la gare de Fronsac; c'est sur cette partie de ligne, très courte, que les ingénieurs de la Thomson et notre chef de dépôt nous faisaient faire notre apprentissage. Il était parfois assez difficile, car, de temps à autre, on nous signifiait un arrêt et, au moment où ces messieurs nous disaient de repartir, la voiture ne démarrait plus ; naturellement, il nous

(1) Voir dans « Chemins de Fer » de mai-juin 1948 l'article donnant les caractéristiques du matériel.

(2) L'exploitation ferroviaire des T.L. a cessé le 1er avril 1949.

(3) Cette ligne suburbaine de Bordeaux-Beychac fut exploitée en voie normale en accotement des routes et en courant continu par la Compagnie des T.E.O.B. jusqu'au 15-7-1949, date à laquelle les T.L. l'ont reprise et assurée par un service de cars.



Le Réseau des Tramways du Libournais.

fallait tout seuls découvrir la cause de la panne. Aussi, le 14 avril 1913, date d'ouverture officielle de la section Libourne - St-André-de-Cubzac, ces belles voitures n'avaient plus de secret pour nous, tant au point de vue conduite qu'au point de vue dérangements.

Les deux motrices qui inaugurèrent la ligne de Saint-André furent la A12 et la A13, car la malheureuse A11 avait eu un grave accident quelques jours auparavant seulement. L'ingénieur metteur au point de la Thomson l'utilisait tous les jours pour éprouver les freins dans la descente de Fronsac, mais le réglage des patins de frein ayant été négligé, le 6 ou le 7 avril, je ne saurais préciser, dans la pente d'accès au dépôt de Libourne, la crossette de cylindre de frein s'était brisée et la « 11 » avait percuté à 18 ou 20 km. à l'heure la « 15 » qui était sur vérins, son montage presque achevé. Tout le côté fourgon de la « 11 » avait été démoli; le conducteur, par miracle, ne fut pas tué net; n'ayant pas abandonné son poste de wattmen, il s'en était tiré avec quelques contusions et coupures par éclats de verre sans gravité.

Nous voici donc au 14 avril : mon collègue eut l'honneur d'inaugurer Libourne-Saint-André, car j'étais personnellement désigné pour aller sur Libourne-Puisseguin dont le profil était beaucoup plus dangereux.

La mise en service de la ligne de Puisseguin date du 28 février 1914; j'avais réussi à me faire affecter les deux meilleures motrices, A14 et A15. Je devais accompagner la « 14 » jusqu'à ma mobilisation, le 2 août 1914, au 34e R.A.C. de Périgueux; j'avais alors 30 ans. En janvier 1919, je repris ma vieille route Puisseguin-Libourne. Hélas ! Qu'étaient devenues les belles voitures que nous avions laissées en 1914 ? Les chefs de dépôt, qui s'étaient succédés pendant la guerre — trois ou quatre je crois — n'avaient pu entretenir ce beau matériel. De plus, un certain prisonnier allemand avait démonté plusieurs moteurs sans repérer les flasques; de là le chauffage des coussinets, l'augmentation de la consommation d'huile : au début, on graissait tous les quatre jours et, après guerre, il fallut un graissage deux fois par jour et encore cela chauffait.

Cette désorganisation me fit passer entre les mains toutes les voitures à tour de rôle. Par surcroît, mon expérience du service me fit confier tous les apprentis-wattmen. Cela fut d'ailleurs parfois une grosse corvée, car j'en ai gardé certains durant quinze jours ou trois semaines

sans pouvoir parvenir à leur faire démarrer un train convenablement.

Je passe sur bien des petits incidents de route qui m'arrivèrent pendant ma longue carrière de wattman, mais je puis tout de même en citer deux ou trois qui comptent.

Dans le courant de 1924 j'avais ma femme comme chef de train, et les lundis nous partions de Puisseguin le matin au premier train, une demi-heure plus tôt que les autres jours, pour assurer à Libourne la correspondance d'un train P.O. sur Bordeaux. Le lundi en question, je n'eus pas de courant pour quitter Puisseguin : nous avions beau téléphoner au Dépôt de Libourne, nous ne recevions pas de réponse, et pour cause : le camarade qui devait nous donner le « jus » s'était endormi. Enfin il nous le donna, mais avec 35 minutes de retard. Je pensai : « Il est totalement impossible d'assurer la correspondance », mais j'avais ma bonne voiture 14 (elle et la 15 étaient restées malgré tout les deux meilleures du Dépôt). Je dis à ma femme, qui était très leste et débrouillarde : « Nous allons tenter d'attraper ce fameux train ». Pour cela, j'avais juste trois quarts d'heure devant moi (4). Je fis le trajet en 42 minutes avec dix arrêts, et tous mes voyageurs eurent leur train de Bordeaux; je dois dire que parmi eux deux ou trois dames eurent le mal de mer. Le soir, à leur retour de Bordeaux, mes voyageurs du matin firent une petite collecte qui me rapporta 5 ou 6 francs, ce qui était à l'époque un très gros pourboire.

Ceci se passa beaucoup plus tard, en mai 1934. En général, le matin, au premier train partant de Puisseguin, nous avions rarement besoin de remorques, qui étaient surtout tenues en réserve à Montagne. Ce dimanche-là, à Montagne, mon chef de train ne jugea pas nécessaire d'en prendre une, l'automotrice étant largement suffisante pour les voyageurs. Mais nous ignorions que Libourne devait fournir deux trains supplémentaires sur Saint-André et, par conséquent, il nous aurait fallu amener des attelages. En arrivant à Libourne, le Chef de gare, fort mécontent, nous intima l'ordre de partir en chercher immédiatement deux à la gare de La Rivière, sur la ligne de St-André; je refusai d'y aller, mais acceptai de partir à Montagne. Or, le service normal nous laissait exactement 30 minutes d'arrêt à Libourne avant de repartir sur Puisseguin. Je fis faire l'aiguille sur Montagne et nous voilà repartis avec encore cette brave 14. Cela nous faisait un trajet de 20 kilomètres aller et retour. Malgré le temps pris par l'attelage à Montagne et le mauvais profil de la ligne, nous mîmes exactement 35 minutes à le parcourir; aussi le « régulier » eut-il seulement 8 minutes de retard au départ, retard que j'avais déjà rattrapé à Lussac. J'avoue sans forfanterie qu'il fallait bien connaître la ligne et sa voiture pour faire un tel exploit.

En 1936 et 1937, la ville de Bordeaux expédiait pas mal de ses gadoues dans le Saint-Emilionais, et le tramway travaillait beaucoup pour la gare du Jura-St-Emilion : souvent la voie de garage était pleine de « taquet à taquet ». Un jour, en plein hiver, je dus laisser la « 15 » au dépôt pour remplacer des patins de frein et réviser les connexions de câblage; je la repris le soir « au dernier » pour remonter sur Puisseguin avec une remorque et un wagon de gadoue pour le Jura, où nous devions le garer sur les autres. Mais mon chef de train n'y voyait pas très clair; croyant avoir dételé ce wagon, il me siffla le départ. Dans la rampe de Montaiguyon, je trouvai que « ça tirait » fort et me demandai ce que l'on avait pu faire à ma voiture, elle qui était si bonne grimpeuse. Voilà ! En arrivant en gare de Montagne, mon chef de train vint me trouver et me dit : « Mon vieux, tu peux dire que tu as une bonne voiture; nous avons deux wagons de gadoue derrière la remorque ! » Au lieu de dételer celui qui devait rester au Jura, il en avait ajouté un autre ! Nous en fûmes quittes pour les ramener tous les deux le lendemain matin. Mais la bonne 15 avait tout de même grimpé avec 18 T. de surcharge !

Juillet 1950.

La photo illustrant cet article nous a été aimablement communiquée par M. Gouffrand, chef de dépôt des T.L. à Libourne, qui voudra bien trouver ici l'expression de nos sincères remerciements.

(4) Ce trajet Puisseguin-Libourne est de 18 kilomètres avec des rampes de 55 m/m. et de nombreuses courbes dont certaines de 25 mètres de rayon.

UTILISEZ NOS PETITES ANNONCES

The National Model Railroad Association

Cette Association américaine que peu d'Amateurs français connaissent est la plus grande Association d'Amateurs de Chemins de Fer Miniatures. Non seulement elle groupe la presque totalité des Clubs des U.S.A., du Canada et de la Grande-Bretagne, mais se répand à travers le monde entier. Le N.M.R.A. est une Société d'Amateurs totalement indépendante de toute question commerciale. Son but est de donner à tous ses membres des renseignements définitifs (normes) sur tous les sujets ou questions qui sont rencontrés dans le modélisme ferroviaire. Les standards sont étudiés de très près par le Comité directeur et des feuilles de normes sont éditées au fur et à mesure des études sur tel ou tel sujet. D'ores et déjà, le Manuel édité par cette Société comprend plus de **trente** pages grand format, traitant : des dimensions standards de la voie, des essieux, des roues, du gabarit, des aiguillages, des signaux, des ponts, etc...

De plus, une réunion annuelle à laquelle tous les membres sont conviés permet de tirer des conclusions quand aux travaux en cours. La cotisation à cette Société est de 2 dollars par an, contre laquelle le nouveau membre reçoit : une carte d'adhérent, un répertoire de tous les Amateurs du monde entier, l'adresse de tous les Clubs Ferroviaires dans tous les pays, des Bulletins mensuels donnant les dernières nouvelles du monde ferroviaire miniature, des feuilles de normes au fur et à mesure de leur édition, un répertoire de tous les articles publiés dans les grandes Revues américaines sur le Modelisme Rail. Enfin, des rapports donnant l'analyse et la critique de certaines fabrications commerciales.

Si vous voulez obtenir tout cela, envoyez dès aujourd'hui l'équivalent de 2 dollars au N.M.R.A. P.O. Box 1238 Station C, Canton 8, Ohio (U.S.A.). Pour recevoir la totalité de toutes les feuilles de normes déjà parues, il vous sera demandé 1 dollar supplémentaire.

GRAND CONCOURS DE RÉSEAUX

Nous avons mentionné dans notre numéro de juillet la liste des lauréats de ce concours, mais n'avions pu, par suite de manque de place, donner les diagrammes des trois réseaux primés. Nous y remédions cette fois et donnons les détails promis ci-dessous.

Plan A (pages 252-253). 1er prix gagné par M. G. Laederich pour l'excellente qualité de sa composition qui englobe toutes les données posées lors de l'établissement du concours. Tout y figure et, de plus, l'auteur a mentionné également la signalisation en prévoyant une partie en blocs lumineux et l'autre partie en signalisation mécanique. Nos compliments les plus sincères pour cette très belle réalisation.

Plan B (page 254), 2e prix gagné par M. Villette. Plan extrêmement intéressant où l'Amateur puisera de nombreuses idées, mais dont le défaut est d'avoir son circuit continu presque entièrement sous tunnel (3/4). A noter en plus du tortillard un chemin de fer à crémaillère, une ligne de tramway et une mine en exploitation. Très bon dessin qui a droit à de sincères félicitations.

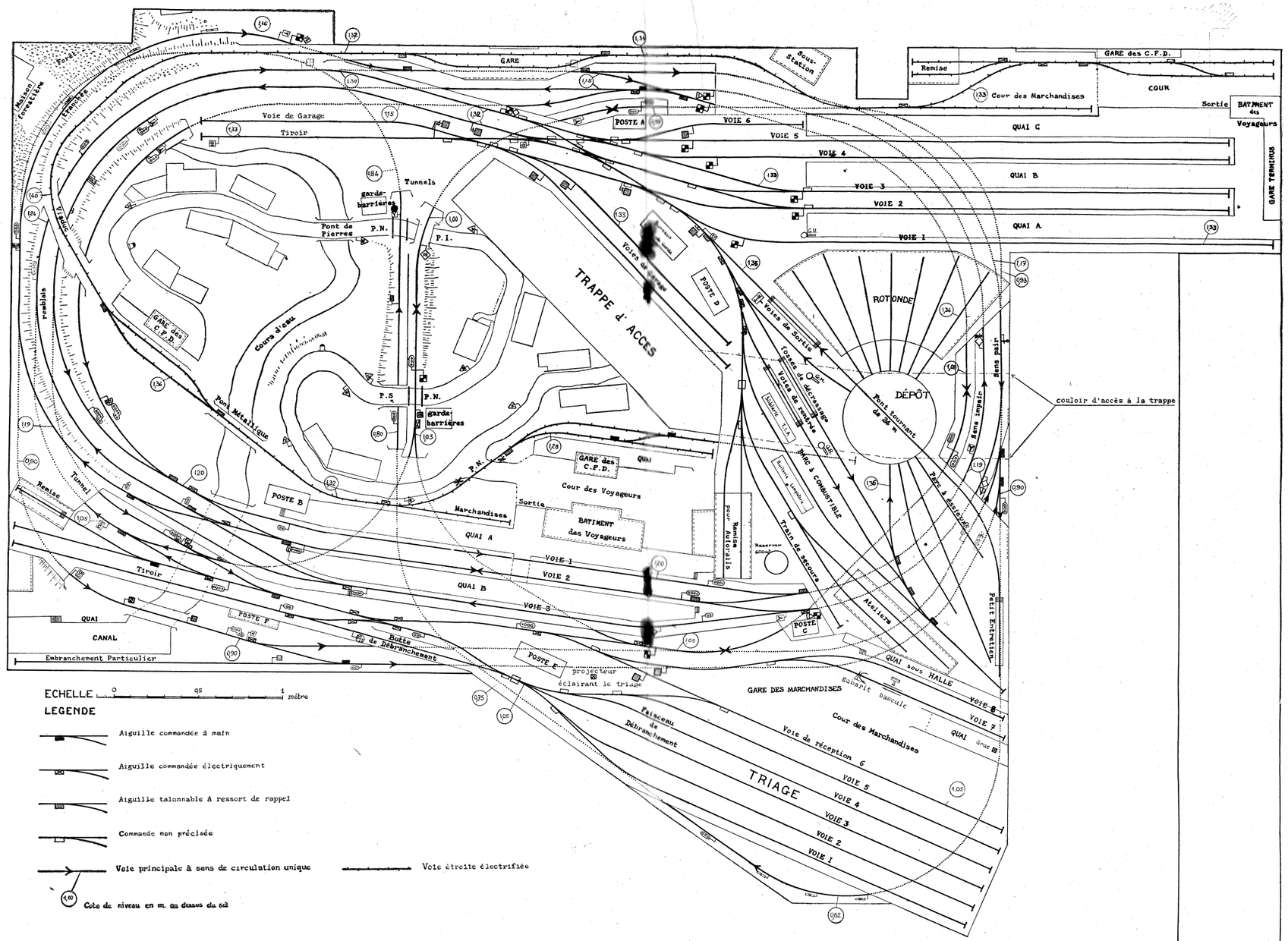
Plan C (page 255), 3e prix gagné par M. Lalonde. Contrairement aux deux plans précédents qui sont très compliqués, M. Lalonde gagne le 3e prix par sa simplicité même, tout en conservant malgré tout les données principales du problème. De plus, cet envoi (et ce fut le seul) était accompagné d'un texte original de plusieurs pages donnant le récit d'un voyage sur ce réseau imaginaire. Tous nos compliments.

4e Prix de consolation à M. Van Hoff (Belgique) pour son installation intéressante, mais par trop étagée (allant de — 14 à + 42).

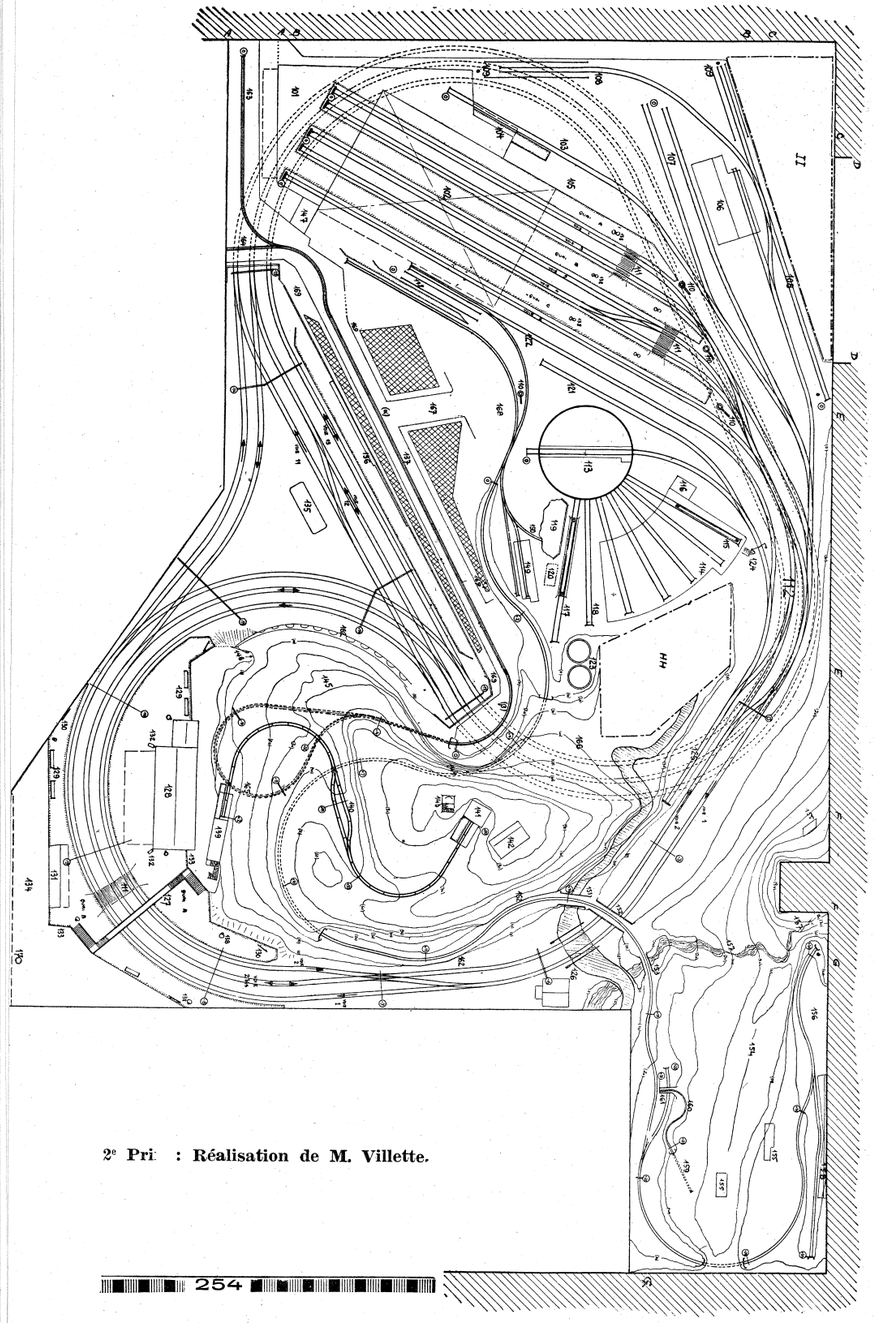
5e Prix de consolation à M. Barbezat (Suisse). Plan très réussi au point de vue ferroviaire, mais gâté par la présence d'une montagne centrale rompant la vue d'ensemble.

6e Prix de consolation à M. Dietrich pour sa présentation assez semblable à celle de M. Lalonde, mais bien plus mouvementée.

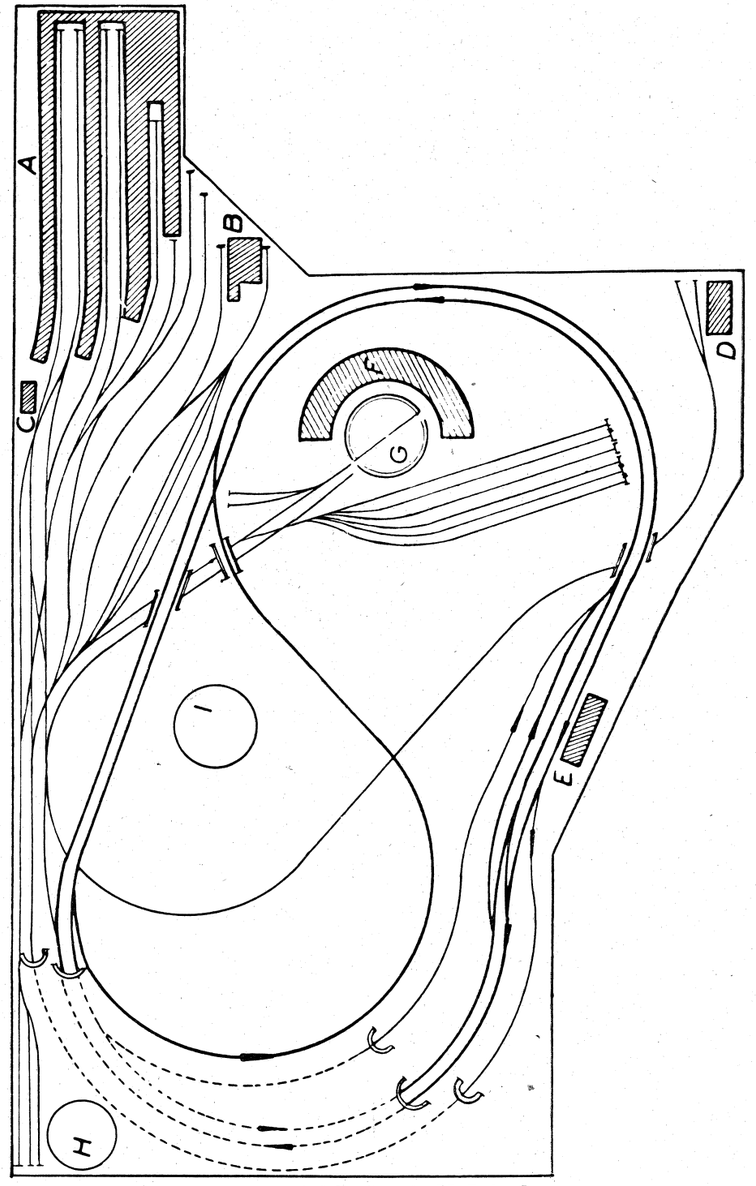
Mentions à MM. Amilhat, Braunn et Roger.



1er **Prix** : **Réalisation de M. Laederich.**



2e Pri : Réalisation de M. Villette.



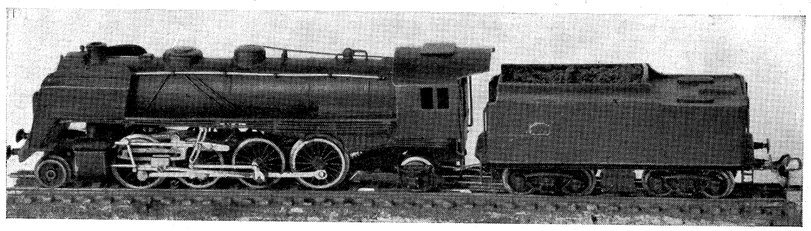
3e Prix : Réalisation de M. Lalonde.

UNE 141-R ET SON TENDER 30-R AU 1/86e

Cette locomotive, d'une allure très particulière et typique, a été réalisée en « 0 » par des constructeurs français.

Chaumeil, de Lyon, s'est attaqué au modèle en « H0 » et le résultat a été très bon.

La mise au point des diverses pièces qui la composent a présenté certaines difficultés, car c'est une machine très ajourée; en effet, nous observerons qu'en gros, c'est un châssis sur lequel on pose une chaudière conique à ses deux extrémités, 2 écrans pare-fumées et une cabine; nous n'y trouvons ni tablier, ni cache roues, mais simplement 2 bandes de tôle longeant la chaudière de l'avant à à l'arrière.



La 141-R au 1/86e de M. Chaumeil. (Cliché Ogier).

Bien qu'ayant un foyer débordant, le logement du moteur électrique dans ce modèle à l'échelle posait de grosses difficultés.

Ce problème est d'ailleurs le même pour tous modèles « vapeur » et Chaumeil s'y est attaqué il y a longtemps, puisque son moteur « C-H0 » a été étudié pour rentrer dans 15 modèles « type vapeur » et tous modèles « type électrique ».

Une parenthèse rapide sur ses caractéristiques : 5 pôles, roulement à billes, réducteur à pignons droits (incorporé au moteur et différent pour chaque type à équiper), silencieux, doux et puissant, voilà qui nous donne un moteur idéal.

Donc notre 141-R est muni du moteur « C-H0 » qui n'oblige à tricher en rien avec l'échelle.

Passons en revue les pièces nécessaires à sa construction :

— **Un châssis avec moteur** composé de deux longerons moulés et assemblés donnant la forme exacte du châssis réel.

A l'arrière dans un emplacement berceau se loge le moteur avec son essieu moteur solidaire; il est fixé au moyen d'un verrouillage baïonnette d'une part et par une vis d'arrêt d'autre part; les trois autres roues montées sur paliers lisses rapportés, sont motrices par les bielles.

Les cylindres et la distribution qui sont réalisés à partir de pièces de fonderie.

— **Une chaudière en deux parties et une cabine en trois parties,** le tout à souder et à fixer sur le châssis par deux vis.

— **Bissels avant et arrière.**

— **Et enfin le superdétail :** deux écrans pare-fumée, un petit cheval et son cache, un réservoir à air comprimé, une commande pneumatique de renversement de marche, etc...

Pour le Tender : 8 pièces de fonderie plus les bogies à roues indépendantes, plaques de tamponnement, etc...

Une fois bien décorée cette machine est digne d'un parc « H0 » et en marche sur votre réseau son embiellage vous restituera le fonctionnement rapide de sa grande sœur.

En un mot une belle pièce ! ! !

Pour finir un aperçu sur les performances du prototype :

— Rampe de 5 % avec 30 wagons : démarrage à vitesse réduite et prise de vitesse progressive.

— Après 500 heures de marche, 4 graissages et 3 jeux de charbons : usure néant.

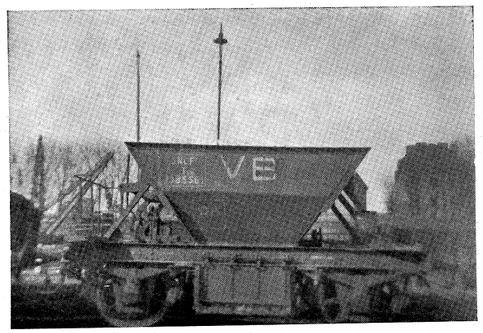
Amis lecteurs, avec ce compte rendu d'une nouvelle production qui honore les fabrications françaises, j'espère vous avoir intéressée, et suis heureux de vous avoir présenté une pièce dont le mécanisme est irréprochable et le détail délicat, bien venu.

J. O. de l'A.M.F.L.

CONSTRUCTION D'UN WAGON-TREMIE

TYPE VB

Ces petits véhicules d'allure très compliquée sont cependant assez simples à réaliser et la construction d'une petite rame de quatre ou six de ces wagons sera des plus intéressantes pour l'Amateur. Attelés à une petite machine de manœuvre, ils agrémenteront fort heureusement le parc de votre réseau.



(Cliché Le Guay).

Fig. 1. — Wagon-trémie S.N.C.F. Type voie et bâtiment.

CONSTRUCTION

Châssis : Suivant la vue en plan (fig. 3) le châssis se compose uniquement de longerons en U et il sera facile de le réaliser en utilisant des longerons de voitures JFJ. Découper à longueur les différents éléments, réduire leurs extrémités sauf celles des traverses extrêmes afin qu'ils puissent pénétrer à l'intérieur des brancards, ajuster et souder à l'étain en utilisant comme support, une planchette afin que l'ensemble réalisé soit bien plan. Quelques petites pointes enfoncées dans cette planchette permettront de plus de bien mettre à l'équerre les diffé-

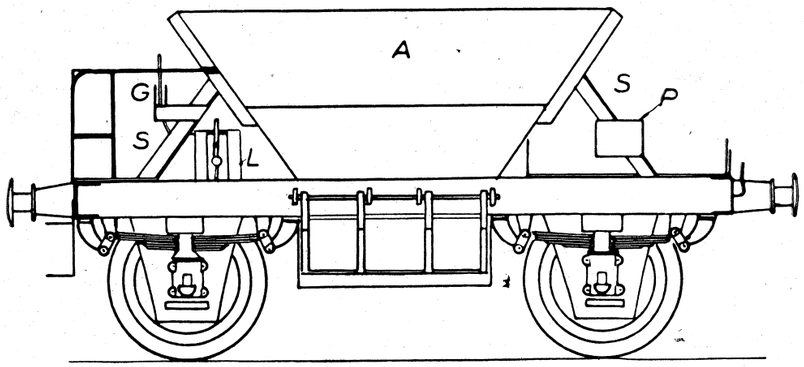


Fig. 2. — Plan d'un wagon-trémie au 1/43e — Vue en élévation.

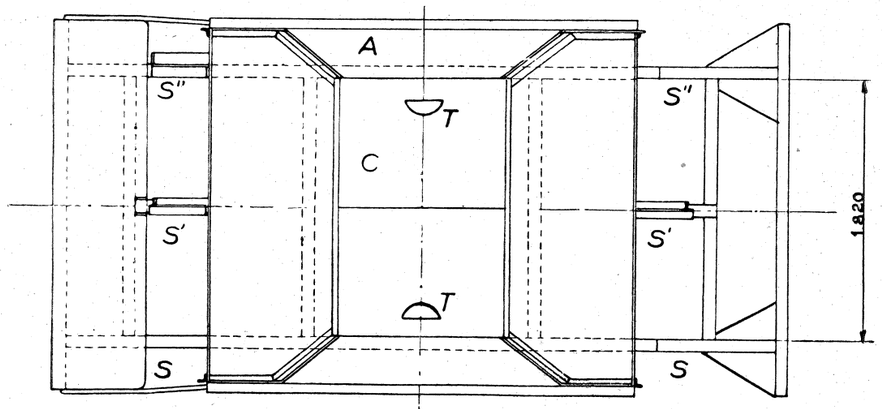


Fig. 3. — Vue en plan.

rentes parties du châssis. Celui-ci recevra sur sa partie supérieure une bande rectangulaire en 5/10e de 60 × 15 m/m formant le plancher de côté commande de la timonerie et du côté opposé de petites plaques triangulaires formant goussets. Les supports d'essieux seront des pièces 4004 JFJ raccourcies à la demande. Ces supports seront soudés d'un côté directement au brancard et de l'autre simplement vissés afin de permettre le montage des essieux (voir fig. 2). Les traverses AV et AR seront percées à 40 m/m d'axe en axe pour le logement des tampons et une ouverture centrale rectangulaire de 1 × 3 m/m sera prévue pour le passage du crochet d'attelage.

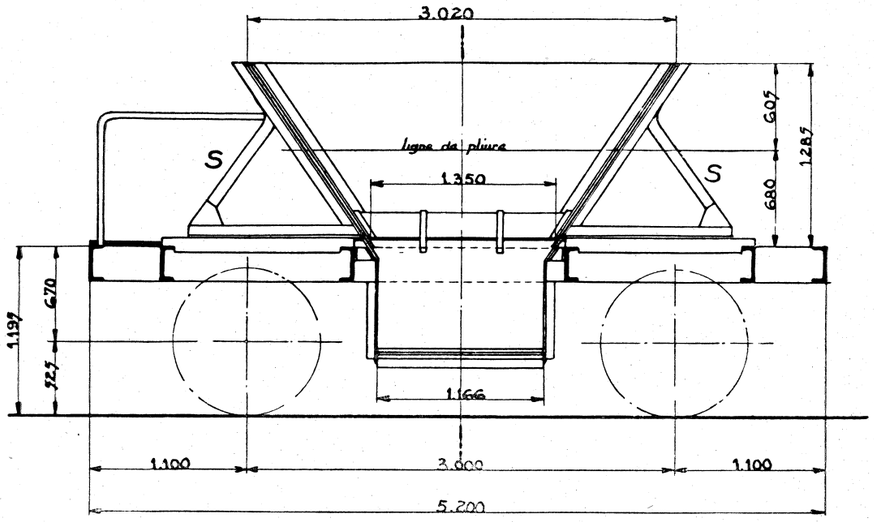


Fig. 4. — Vue en coupe longitudinale.

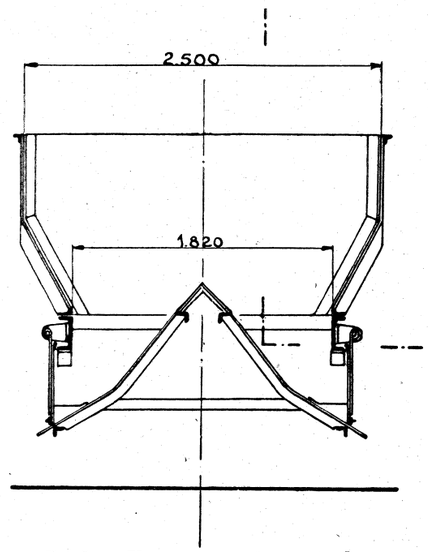


Fig. 5. — Vue en coupe transversale.

Trémie : Toute la caisse de la trémie sera en laiton ou en fer blanc de 5/10e. Le fond sera formé d'une pièce de 64 × 33 pliée en son centre de façon à former un angle obtus de 108°. Les cotes transversaux sont à reprendre sur le dessin de la fig. 6 et l'angle de pliage sera d'environ 145°. Les côtés longitudinaux repris sur le dessin de la fig. 7 doivent correspondre au point de vue pliage aux angles des extrémités des

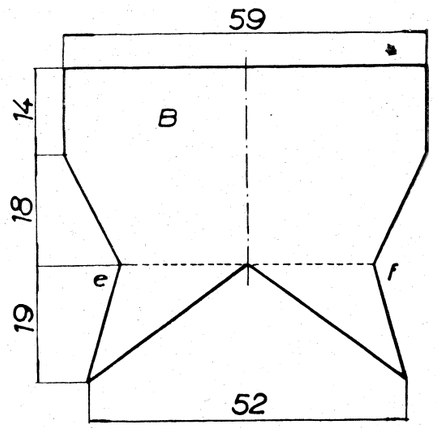


Fig. 6. — Pièce d'extrémité de la trémie.

côtés transversaux avec en plus un rebord supérieur et extérieur de 2 m/m (voir photo) et une partie droite rentrant à l'intérieur du châssis.

Ces trois pièces duement ajustées seront soudées les unes aux autres de façon à former la caisse de la trémie.

De petits bouts de cornières de 2 m/m seront rajoutés en bordure de la caisse entre les points a et c, b et d (voir fig. 7). Enfin, un autre morceau de cornière sera soudé verticalement au centre des panneaux extrêmes (voir fig. 6) et descendra jusqu'à la ligne e f.

Ceci terminé, la caisse de la trémie sera

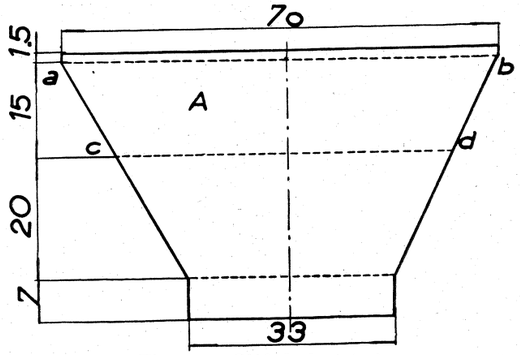


Fig. 7. — Côté de la trémie.

mise en place sur le châssis de façon à ce que la bande inférieure des pièces de la fig. 7 vienne coller contre les brancards-longerons du châssis.

Habillage : La caisse en place et bien d'aplomb, les pièces cornières de renfort seront découpées et soudées avec garniture de goussets si l'Amateur est exigeant (voir fig. 2, pièces S, S', S"), 3 pièces à chaque bout, soit 6 en tout.

Les portes mobiles seront découpées dans du 3 ou 4/10e, rectangles de 30×9 m/m sur lesquels sont soudées, sur le devant, quatre petites charnières en clinquant dont détail est donné sur le croquis de la fig. 10 et sur l'arrière une boucle d'amarrage de la tringlerie d'ouverture. Sur les longerons-brancards une tringle support recourbée aux deux extrémités sera soudée au-dessus des portes à 1 m/m de distance des longerons de façon à laisser pivoter les charnières (fig. 11).

Timonerie : La construction de la timonerie permettant la commande des portes est facilitée par l'utilisation des petites biellettes servant au montage des distributions de 231 JFJ et les dessins des fig. 8 et 9 en illustrent bien le mécanisme. Les leviers de manœuvre sont situés sur la partie gauche des véhicules (suivant dessins) supportés par deux pièces métalliques situées en L et reposant sur les traverses intérieures du châssis. En M de la figure 8 se trouvent deux manchons soudés sous le châssis et comportant chacun un arbre de transmission relié par biellettes à l'arbre de commande C d'une

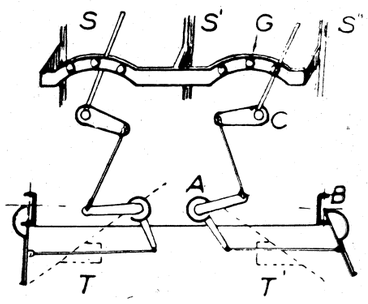


Fig. 9. — Timonerie commande.

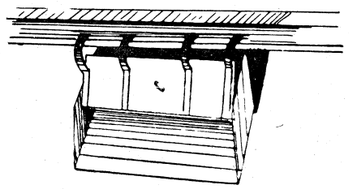


Fig. 10. — Porte vue avant.

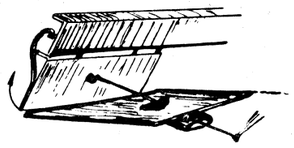


Fig. 11. — Porte vue arrière.

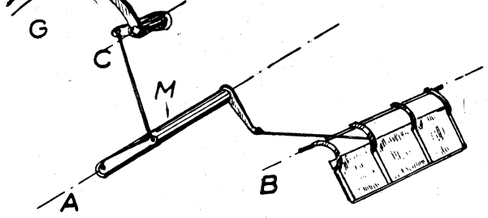


Fig. 8. — Détail de la timonerie d'une porte.

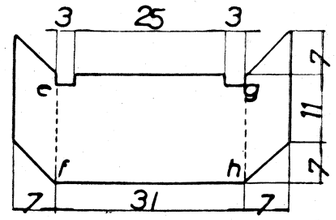


Fig. 12. — Prolongateur.

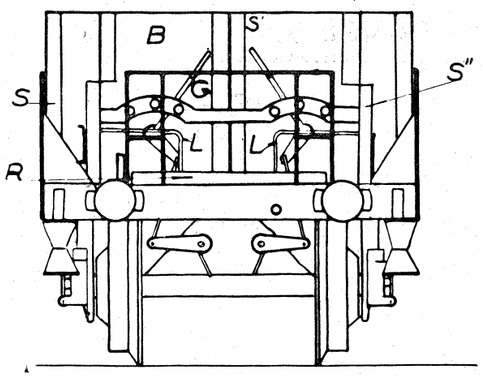


Fig. 13.

part et aux portes B d'autre part. Les glissières doubles G sont découpées suivant dessin dans une bande de métal. Elles sont coudées à angle droit à leur extrémité et sont soudées aux montants-supports S et S" (voir dessin en élévation).

Finition : Les extrémités du châssis (traverses AV et AR) reçoivent à leur partie supérieure une petite cornière de 2 × 2 formant rebord. Le côté commande de timonerie comprend une rembarde longitudinale prenant appui sur les extrémités du châssis et venant se souder contre la caisse de la trémie. Egalement une rambarde transversale située entre les tampons et dont le dessin est donné sur les fig. 2 et 13. Pour ces rambardes utiliser du fil de 1 m/m. Porte-étiquettes et supports de lanterne ne devront pas être oubliés. Enfin deux pièces identiques sont à construire suivant dessin de la fig. 12. Les extrémités de ces pièces sont à replier à angle droit. Servant de prolongateur aux ouvertures des trémies, elles permettent lors de leur utilisation de faire tomber le ballast bien en deçà des voies. Non en service, elles se placent à plat sur le châssis, côté opposé à la commande des portes, entre les cornières-supports.

Ces wagons sont peints en rouge-brique et en plus des inscriptions normales SN CF comportent les initiales V B (Voie et Bâtiments) en grandes lettres blanches (voir photo).

J. F.

ADDITIF A NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL

■ ■ ■

Teintes et Filets de Peinture

sur les nouvelles Rames métalliques montées sur pneumatiques

a) Rame en acier inoxydable. — Aucune peinture n'est utilisée et l'acier inoxydable est apparent aussi bien sur le pavillon que sur les faces.

b) Rame en alliage d'aluminium. — Les surfaces extérieures sont recouvertes d'une peinture cellulosique métallisée dont les teintes sont :

Bleu irisé pour le bas des faces jusqu'à la ceinture;

Gris irisé pour le pavillon et au-dessus de la ceinture.

c) Rame en acier ordinaire. — Les teintes des laques utilisées sont les suivantes :

Bleu wagon-lit pour le bas des faces jusqu'à la ceinture;

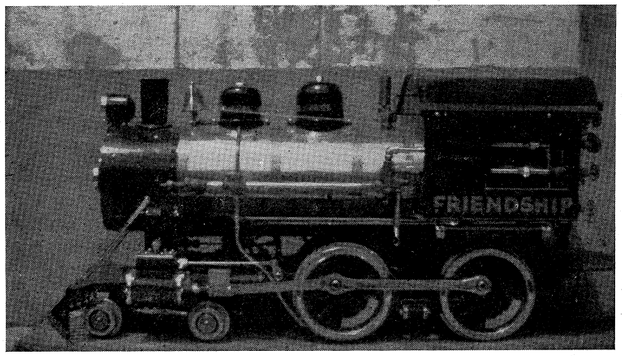
Gris pour le pavillon et au-dessus de la ceinture.

Un bandeau d'acier inoxydable marque la ligne de séparation des deux teintes pour les voitures du type b et c.

L'AMITIÉ FRANCE-AMÉRIQUE

ORLÉANS - WICHITA

Orléans, filleule de Wichita, vient de s'enrichir d'un petit train qui fera bientôt la joie de tous nos enfants. Cette amitié, qui remonte à de nombreuses années, vient de se sceller à nouveau par ce magnifique cadeau offert par les enfants de cette ville du Kansas. M. Bert Hedges, qui était directeur du Comité Orléans-Wichita, de l'U.N.E.S.C.O., en est le promoteur avec le Dr Jean Falaize, aujourd'hui décédé.



La 220 de Wichita à écartement de 32 c/m.

Ce 29 juin, Miss Hedges, qui se trouve parmi nous, a été déléguée par Wichita pour remettre à la Ville d'Orléans ce train, symbole de paix et d'amitié. Devant une foule considérable en partie des enfants, entourée du Conseil Municipal et de nombreuses personnalités, Miss Hedges remit officiellement ce train au Député-Maire d'Orléans, le Dr Pierre Chevallier. Puis les autorités gagnèrent le grand salon de l'Hôtel de Ville où furent prononcés deux discours. Tout d'abord, Miss Hedges, qui parle couramment le français, exprima ses remerciements pour l'accueil chaleureux qui lui a été fait et souligna la pensée de ce geste qui réunit les deux villes si éloignées l'une de l'autre, mais si près par le cœur. Répondant à Miss Hedges, le Dr Chevallier, tout en rappelant le séjour qu'il fit à Wichita, dit son plaisir à remercier l'aimable ambassadrice venue lui apporter le salut de sa ville et remettre son royal cadeau à nos enfants. Il se réjouit à l'idée que bientôt et grâce à l'appui et à la compétence des membres de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer (Section d'Orléans), dont M. Schwaederlé est l'animateur, tous nos enfants goûteront la joie et les plaisirs procurés par ce petit train.

Parlons un peu de celui-ci. En écartement de 32 c/m., il se compose d'une splendide machine 220 typiquement américaine et marchant à la vapeur. Etincelante de ses cuivres et nickelages, rien n'y manque, pas même la cloche de départ, le sifflet, le phare, le chasse-bœufs, les sablières et tous les appareils de commandes et de contrôle. Il existe même une soufflerie électrique pour activer le feu. Cette machine pèse environ 600 kilos ; le tender sert de réservoir d'eau et de siège au mécanicien. Enfin, trois superbes wagons de 2 mètres de long que l'on escalade pour y monter et qui peuvent transporter chacun quatre enfants.

Une vue du matériel.

Le dernier wagon à plate-forme comporte un feu rouge arrière alimenté par une batterie.

Voici un beau jouet qu'il va falloir installer dans un de nos parcs publics, vraisemblablement le parc Pasteur, et qui sera le premier train de ce genre à fonctionner en France.

Nous espérons que le projet déposé par la Section A.F.A.C. d'Orléans verra bientôt le jour et nous reviendrons sur ce sujet, car ceci fera l'objet d'une belle inauguration à laquelle nos lecteurs seront très heureux de s'associer.

J. GOUSSU.

L'EXPOSITION DE HOUILLES

Le 3 juin dernier a eu lieu la kermesse de Houilles à laquelle participait un stand de Modélisme Ferroviaire présenté par MM. Caron, Pianey et Steenhoute. Comme l'année précédente, cette petite manifestation a connu un gros succès, surtout du fait que cette fois un réseau en circuit fermé avait été conçu, construit et installé dans un temps record.

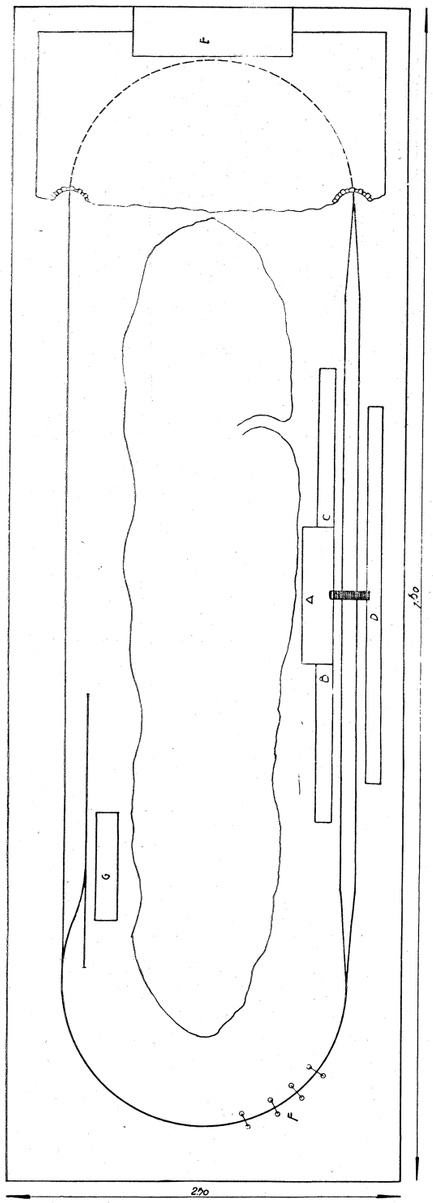
Mais laissons la parole à M. Caron qui va nous décrire l'installation présentée :

« La date officielle de la kermesse devait être fixée au 17 juin, mais par suite d'autres engagements cette date a dû être avancée de quinze jours. Rien n'était prêt et il a fallu travailler d'arrache-pied avec M. Pianey pour que l'ensemble soit terminé en temps utile et que la présentation fût potable. Le jeudi précédent, nous quittions la salle de présentation bien après minuit et ce n'était pas terminé... Voici maintenant de quelle façon était installée notre Exposition :

« Disposant d'une grande salle, nous avions une table de 7 m. 50 × 2 m. 50 d'encombrement; cela nous a permis de disposer un réseau de 5 m. × 2 m., dont une partie en double voie et montée avec caténaires; une gare de construction Pianey meublait une des parties à double voie, longue de 3 m. 80, avec une aiguille de dédoublement à chaque extrémité. D'ailleurs, pour la bonne compréhension de cette description, nous joignons un plan de l'installation (voir page ci-contre).

« Au milieu de la table, une colline masque l'envers du décor, c'est-à-dire le côté opposé au public. Sur la droite, une importante colline sous laquelle passe la voie abrite le tableau de marche. Deux toiles de fond, un paysage en premier plan et un ciel nuageux à souhait en second plan complètent heureusement le décor.

« Une rame « marchandises » fonc-



tionnait dans un sens et une rame « voyageurs » fonctionnait dans le sens inverse, une partie de la voie étant banalisée. Des signaux lumineux (construction Pianey) agrémentaient le tout ainsi que quelques maisonnettes et maison de garde barrière.

« L'aspect des caténaires était très réaliste et le fonctionnement en a été parfait. Malheureusement, il n'en a pas été de même avec le matériel roulant et le matériel moteur; seule la BB à Pianey a été splendide, et nous avons été dans l'obligation de faire rouler, tantôt une automotrice Sud-Ouest, tantôt un autorail F.N.C., les machines à vapeur se refusant par moments à tout service... Elles vont passer à la G.R. dès que possible.

« Les décors avaient été obligeamment montés par des membres du patronage; l'ornementation de la colline avait été faite par notre ami Steenhoute. M. Guérin nous avait prêté une petite rame H0 avec des publications et, comme de bien entendu, « Loco-Revue » figurait en bonne place. Des pièces détachées et du matériel J.F.J. avaient été également exposés et examinés avec intérêt par les visiteurs. D'autre part, du matériel de démonstration prêté par la S.N.C.F. complétait l'Exposition.

« Nous avons eu une belle affluence, et la recette a été fort bonne à la grande satisfaction de tous, et c'est bien là ce qu nous cherchions. Grâce à cette Exposition, de nouveaux adeptes viendront grossir les rangs des amateurs du « p'tit train », mais l'année prochaine notre équipe s'y prendra en temps utile afin de ne pas être pris à l'improviste ; nous commençons d'ailleurs déjà à tirer nos plans de façon à ne pas être ennuyés et, comme l'on dit, nous essaierons de faire encore mieux la prochaine fois ».

Toutes nos félicitations aux animateurs de cette kermesse.

← **Réseau de présentation de l'Exposition de Houilles.**

A TRAVERS LES CLUBS

FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIERES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois à 15 h., au Foyer Cheminot, 16, quai de la Monnaie. Pour tous renseignements, s'adresser au Délégué régional, président de Section : N. FALQUE, 110 bis, r. Paulin, Bordeaux.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

Composition du Comité Directeur. — Président d'Honneur : Jean Fournereau; Président : Robert Dufour; Vice-Président : Jacques-Pierre Delgay; Secrétaire général : Boulay; Trésorier : Juliette Dufour; Délégués-Conseillers : Jean Morel, Jean-Pierre Brogiotti et Rémond Christian.

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

CLERMONT-FERRAND. — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatin. Réunion générale tous les premiers dimanches du mois. Renseignements les mardi et samedi après 18 h. Outillage et machines à la disposition des amateurs le samedi à 15 heures.

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

GRENOBLE. — Pendant la période estivale, les réunions bi-mensuelles du C.A.T.M. sont suspendues. Reprise 1er dimanche de septembre au Café du Progrès, à Grenoble.

Tous renseignements continuent à être fournis par M. Ricaud, vice-président du Club, 10, rue Emile-Gueymard à Grenoble.

LILLE. — Loco Modèle Club Nordiste. Réunion des Amateurs tous les derniers samedis du mois. Pour tous renseignements s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, à Lille.

LYON-A.M.F.L. — Les vacances touchent à leur fin et durant leur cours le nouveau siège de l'Association s'est aménagé. Il reste encore du travail à faire, mais tout sera prêt pour recevoir les Modélistes Lyonnais : local agréablement décoré, réseau, bibliothèque, plans, etc... Surveillez le numéro d'octobre pour prendre la date de la première réunion de la rentrée.

Tous renseignements : M. Vedrenne, secrétaire, 161, avenue de Saxe.

LYON-A.F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les feudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELLISME CLUB DE PROVENCE. — Les amateurs sont priés de se faire connaître à M. Picano, 18, cours Lieutaud, Marseille.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets **Les Maquettes Jop**, rue Foch, à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODELE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du Runtz, Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de 15 à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modélistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc...

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NIMES. — Le Club des Modélistes Ferroviaires Nîmois est officiellement constitué. **Président** : M. M. Coste. Siège social et permanence chez M. M. Sals, 4, rue de la Monnaie, Nîmes. Tél. 25-31. Pour tous renseignements, écrire ou téléphoner au secrétaire : M. Sals, à l'adresse ci-dessus.

ORLEANS. — **Section Orléanaise de l'A.F.A.C.**: réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A.C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée spécialement aux membres de la Section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au mardi suivant. Réunion de 21 h. à 24 h.

Délégué régional : **M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans. — Délégué adjoint : M. Jean Goussu, 20, rue Saint-Marceau, à Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de Fer », chez Jean Grellier, membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, rue Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : M. Goussu, 20, rue Saint-Marceau, Orléans.**

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent, le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard.

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

BELGIQUE

BRUXELLES. — **Le Club Ferroviaire de Bruxelles rappelle que ses réunions amicales se tiennent tous les jeudis de 20 à 22 h. en son local habituel, 18, rue de l'Evêque à Bruxelles. Toute personne qui en exprime le désir sera aimablement renseignée sur les conditions d'admission au cercle.**

Les projections cinématographiques du mois de janvier (réalisées grâce à l'amabilité de M. Descamps, cinéaste) comportaient entre autres des films ferroviaires français, gracieusement mis à la disposition par la S.N.C.F. à la grande reconnaissance du « Club Ferroviaire de Bruxelles ».

SUISSE

GENEVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Malatrex à Genève. Bienvenue à tous les amateurs.

NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis

PETITES ANNONCES

TARIF : LA LIGNE
Annonce privée ..... **30** fr.
Annonce commerciale.. **40** fr.

1. **VENDS H0**, matériel ayant servi Exposition modélisme, rail, état neuf. Liste contre timbre. — Rigaud, 10, rue Emile-Guymard, Grenoble (Isère).
2. **VENDS** superbe 230-D Nord, munie cellule. Fabrication et décoration Munier, garantie rigoureusement neuve. Faire offre à Etabl. Everdry, 3, place Ernest-Renan, Dijon (Côte-d'Or).
3. **VENDS** réseau **H0** comprenant not. : Antal 231 super-dét., 1 Maerklin 231, 1 Boer 030, 1 B.L.Z., 21 wagons types divers, 4 aig. à mot. rails courbes et droits, transfo, redresseur, etc... Le tout en parfait état. Liste et prix contre timbre à Rousseau, Lucien, 15, rue Abbé-de-l'Epée, Saint-Jean-de-la-Ruelle (Loiret). Prix spécial à acquéreur du tout.
4. **A CEDER** plusieurs boites de construction, autorail Bugatti, type présidentiel, au 1/43e, en bronze extra-fin, super-détail. Réalisation impeccable pour amateurs difficiles. Montage très facile. — A. Cougoureux, à Orgueil (Tarn-et-Garonne). Timbre pour réponse.
5. **SUPERBE COLLECTION** en **H0** de **cinquante** locomotives, automotrices, autorails, tracteurs et **500** voitures et wagons super-détaillés à vendre. Visite sur place à Radio-Sonore, 21, rue Ch.-Sanglier, à Orléans. R. Claude et J. Grellier. Tél. Orl. 47.75. Ce matériel n'ayant jamais servi est à l'état neuf. A vendre en un seul lot de préférence.
6. **A VENDRE** en bloc ou par lots : 8 courbes V.B. rail central grand rayon et 8 courbes petit rayon : 2.200 fr. le lot.; 15 contacteurs aiguilles V.B. : 3.000 fr. le lot; 1 croisement V.B. neuf : 1.200 fr.; 1 motrice 2-C-2 Jean-Louis comme neuve : 4.500 fr.; 1 loco 231 B.L.Z. comme neuve : 2.500 fr. — Perrin, Jacques, 7, rue Mandart, Paris (2e).

A VENDRE

7. **Réseau complet** en écartement O. Matériel comme neuf. comme neuf. — **Locomotives Märklin** et **Fournereau,** ainsi que quelques modèles belges. — **Voitures et wagons Märklin** dont la plupart ont été reconstruits et achevés en matériel belge. — **Rame électrique** Bruxelles-Anvers avec une centaine de poteaux et caténaires. — Plus de 150 mètres de voie amateur. Aiguillages divers, traversées, jonctions, croisements. Une partie de matériel en cours d'achèvement. — Prendre rendez-vous par écrit : 24, rue de la Bienfaisance, Bruxelles.
8. **VENDS** au plus offrant, bas prix : matériel **H0** garanti entièrement neuf, 231 H. Vuillaume, 231 B.L.Z., rame B.L.Z., transfo B.L.Z., circuit ovale B.L.Z., 232 R. JEP, voiture grande ligne à monter. — P. Marseigne, boulevard de l'Hôtel-de-Ville, Lapalisse (Allier).

ITALMODEL

Revue italienne bimestrielle du Modèlisme

Doct. I. BRIANO, éditeur

Via delle Fontane, 10, Gênes (Italie)

A publié cette année trois numéros d'environ 40 pages abondamment illustrées, comprenant : chemin de fer, navires, autos, avions.

Chaque numéro Fr. **200**
Envoi recommandé

A partir du n° 4, déjà paru, deux sections séparées sont publiées, d'environ 20 pages, chacune au format 17×25 :

Section Ferroviaire .... Fr. **200**
— Navires, etc.... Fr. **200**

Abonnements pour une année à chaque section : Fr. 500. Envois recommandés

Pour tous renseignements, s'adresser à **LOCO-REVUE**

MODEL RAILROADER

La Revue Mensuelle sur le Modèle Réduit Ferroviaire la plus importante du monde entier

Le numéro : **180 fr. franco**
Numéro spécimen : **130 francs, franco**

AUX EDITIONS « LOCO-REVUE »
AURAY (Morbihan)

NOUVEAUTES en H. O.

- **141-R** et son Tender **30-R.**
- **Châssis** (moteur 5 pôles et bielles montées) de : 231, 141-P, 141-TC, 241-P, etc... prêts à être habillés par l'amateur.
- **Pochettes** d'inscriptions 1re, 2e, 3e cl. et mixte.
- **Pont tournant** (construit et à construire)

PIECES DETACHEES A L'ECHELLE

Roues, panto, pièces pour signaux et mats, plaques d'aiguillages et croisements, etc...

Tarif complet « juillet 1951 » contre 15 francs en timbre poste.

A. CHAUMEIL 34, r. Pasteur **- LYON -**

Etabts FOURNEREAU

C.C.P. 1577-38 PARIS — **"LE SABLEN", AURAY** (Morbihan) — R. C. Lorient 14.207 b

Tél. : 65

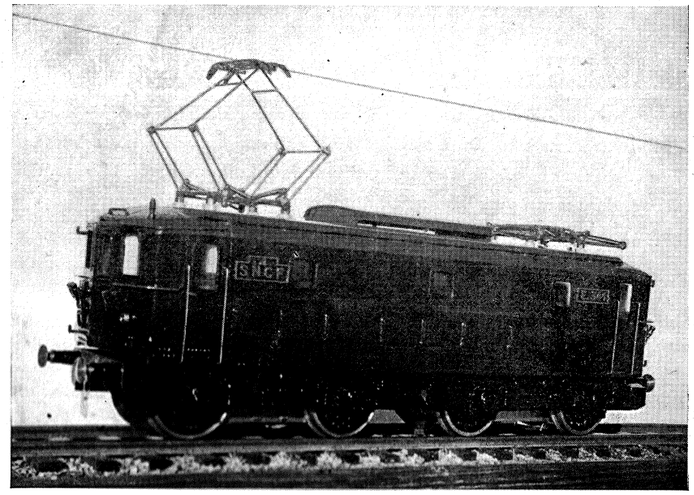
S.A.R.L. au capital de 500.000 fr.

MAQUETTES ET MODÈLES RÉDUITS DE CHEMINS DE FER

Le plus GRAND CHOIX de pièces détachées en Ecart: O

MOTEURS — BOITES DE CONSTRUCTIONS — MATERIEL FIXE
VOIES ET AIGUILLAGES

En exclusivité : Ensembles montés, spéciaux pour aiguillages Type ART ET SCIENCE — Rayon 0.90



Modèle au 1/43 de la BB Als-Thom série, du Sud-Ouest

La plus puissante machine existante dans le monde du modèle réduit. Effort de Traction considérable. Caisse en bronze moulé surfin, détails et rivets bien empreints. Moteurs à roulement à billes type A.50, couplés par vis sans fin sur chaque essieu de bogie. Prise de courant par pantographes super-détails (ou par frotteurs). Tampons à ressort. Attelage à chaîne ou automatique. Décoration soignée, caisse vert S.N.C.F. Toit gris, châssis des bogies noir. Roues bronze. Inversion par cellule et éclairage électrique avant et arrière automatique.

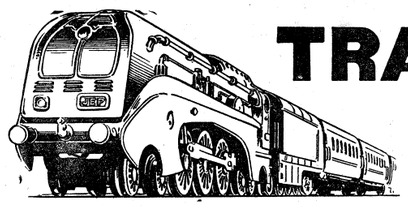
BB/5 à un seul bogie moteur, sans éclairage .. .. **28.500 fr.**
BB/6 à deux moteurs et éclairage .. .. **34.500 fr.**

Catalogue général illustré (1). .. .. **150 fr.**
Pièces détachées seulement (1) .. .. **50 fr.**

(Taxes en sus 2,50 %)

(1) Une hausse de **30** % environ est à appliquer sur les prix mentionnés dans ces catalogues.

Agent pour la Suisse : « **Tous Modèles Réduits** », **S.A., 5, rue Montbrillant, GENÈVE**
Agent pour la Belgique : **M. DE CUYPER « Les Modèles D.G.H. »**
24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES



TRAINS JEP

CINQUANTE ANNÉES - DE SUCCÈS -

JEP 1949

Depuis cinquante ans, les trains **JEP** mécaniques et électriques, les premiers des trains jouets français, font la joie des enfants.

Les trains **JEP** sont de véritables modèles en réduction, d'une précision parfaite et d'un fini merveilleux, des grands trains en circulation sur les réseaux français.

En plus d'une gamme très complète en voie 0, **JEP** présente maintenant tout un ensemble en voie 00, loco aérodynamique 232, wagons voyageurs et marchandises de toutes sortes, rails, croisements, aiguilles, signaux et de nombreux accessoires.

Demandez nos catalogues.

LE JOUET DE PARIS, 39, boulevard Beaumarchais, PARIS (3e)

Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE

C.C.P. 20 81-39 Paris — **Tél. 65 — AURAY (Morbihan)** — R. C. Lorient 21510

EDITIONS « LOCO-REVUE » :

Catalogue, édition juin 1950 .. .. Franco.. **30 fr.**
(Hausse de 20 % sur tous les plans)

AMIS ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER RÉELS OU MINIATURES
Consultez-nous pour tous vos besoins en librairie. — Grand choix de livres et revues françaises et étrangères. Plans de locomotives, automotrices, voitures, wagons. — Installations fixes. — Signalisation, Aiguillages, etc., etc...

■ ■ ■

Vient de paraître :
Le fascicule 6 des **Modèles Ferroviaires**.. .. .. Franco.. 240 fr.

■

NOUVEAUX PLANS

1531 - **Fourgon autom.**	Type	50 »	1705 - **Autorail léger,** type X 5500	50 »
1532 - **Voiture autom.**	Chamonix	50 »	1220 - **Locomotive 140 C Ouest**	75 »
1220 b - **Tender à bogies 18 M** 3 Ouest		50 »		
1313-BB **Als-Thom**		75 »		

	Prix	Franco
Loco-Revue, année 1947, nos 46 à 50. Le numéro	50 »	50 »
Loco-Revue, année 1948, non reliée	660 »	680 »
Loco-Revue, année 1949, non reliée	750 »	770 »
Loco-Revue, année 1950, non reliée	750 »	770 »
Reliure mobile pour l'année	400 »	500 » R (1)
Album des Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F., par J. Fournereau. Descriptions de 100 machines avec photos et plans	1.200 »	1.400 R (1)

■ ■ ■

PORT ET EMBALLAGE EN SUS (1) envoi recommandé

MUNIER CONSTRUCTEURS

21, AVENUE DE LA MARNE
COMPIEGNE

POUR AVOIR UN MATERIEL ROULANT
rigoureusement à l'échelle, superdétaillé à l'extrême,
facile à monter
UTILISEZ NOS BOITES DE CONSTRUCTION
qui permettent de réaliser, en écartement 0 :

LOCO-TENDER 222 TA, jolie petite machine de manœuvre.
LOCO-TENDER 141 TC du NORD, puissante locomotive de banlieue.
LOCO 220 OUEST et son tender, Modèle ancien plein d'attraits.
LOCO 230 D du NORD et son tender, machine pour express.
LOCO 140 A du NORD pour trains de marchandises et mixtes.

Et la dernière sortie de nos ateliers : **La 141 R et son tender 30 R**

la plus superdétaillée de toutes les maquettes existant sur le marché.
Réalisme absolu.

Toutes ces locomotives sont entièrement en bronze fin et en laiton 1er titre.

AUTRES FABRICATIONS : **VOITURES NORD et EST** grandes lignes, **ALLEGE** postale, **WAGONS de marchandises, etc. et TOUS ACCESSOIRES** rigoureusement à l'échelle et comportant tous les détails.

SPÉCIALITÉ de ROUES en alliage extra-dur moulé en coquille, et complètement usinées. Plus de 80 modèles différents, pour tous modèles de locos vapeur, électriques, voitures, wagons, etc. Suppléments pour roues isolées : Roues motrices vapeur 40 fr. - Roues motrices électriques : 20 fr. - Roues porteuses : 10 fr.
Tube et rondelles bakélite pour isolement des roues de toutes provenances
Roues ALPAX moulées au sable pour écartements 1, 2 et 3

TARIFS : 50 francs en timbres

LABO-MODÈLE

■

J. LAGADEC

■

Tout ce qui concerne
les « P'TITS TRAINS »
à COLOMBES
32, rue Henri-Martin, 32

FERROVIE
IN MINIATURA

Revue publiée par le Centre Italien de modélisme Ferroviaire

EDITION DE FÉVRIER 1951

contenant en particulier un article sur l'alimentation à deux rails.
Le numéro franco : 70 francs.

CONSERVES DE BRETAGNE

« NOTRE SPÉCIALITÉ »

DÉLICIEUSES COQUILLES SAINT JACQUES PRÉPARÉES au BEURRE FIN de BRETAGNE

180 fr. la boîte de 250 gr. pr 3 pers.
340 fr. la boîte de 500 gr. pr 6 pers.

Franco de Port et d'Emballage
Toutes taxes comprises

Conserves de : Petits Pois, Haricots, Flageolets, Pâté de Porc, Thon et Sardines à l'huile.

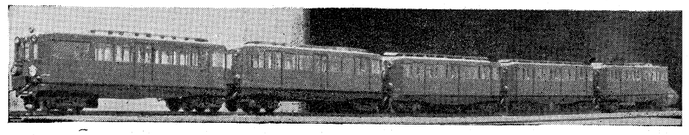
Catalogue sur demande

HUETTE-LERAY et Fils
Conserves alimentaires
AURAY (Morbihan)
Maison fondée en 1905

PRODUCTION SOLOGNOTE de MATERIEL FERROVIAIRE et SYLVESTRE
en REDUCTION POUR LES ECARTEMENTS H0, 00, 0 et 1

RENÉ CLAUDE MODEL MAKER

Domaine des ETANGS-SECS, par ARDON (Loiret). ⓣ 9 à Mézières-les-Cléry



Rame métallique HO Type Vincennes — MAILLOT 1910
(Matériel P.M.P. modifié et perfectionné par M. René CLAUDE)

En vente dans toutes les Maisons spécialisées et

aux Etablissements J. FOURNEREAU à AURAY (Morbihan)
Représentant général pour la France.

aux Etablissements J.-R. EDOUARD, 94, av. Albert à BRUXELLES (Belgique)
Agent général pour le Bénélux.

aux Etablissements ONORATO ISACCO, Corso Vittorio Emanuel, 36, à TURIN (Italie). Agent général pour l'Italie.

Jacques de CASTRO RAPOSO, avenida João XXI, N° 9 Esqd° - LISBONNE (Portugal). Agent général pour le Portugal.

Fritz NEMEC - VDI - 13 b Frontenhausen Ndb - Allemagne.
Agent général pour l'Allemagne.

aux Etablissements T.M.R., 5, rue Montbrillant à GENÈVE (Suisse).
Agent général pour la Suisse.

Sur demande, envoi du Tarif 1949 contre 28 francs en timbres-poste

---

BENELUXIENS MODÉLISTES & AMATEURS

J.-R. EDOUARD

94, avenue Albert, BRUXELLES. Tél. 4325.09

Grossiste et concessionnaire exclusif
présente : Echelle HO/OO, 1/86e

Eléments de voie, accessoires : VB, Midlin, Lupke, Jibby, etc.
Locos vapeur : Miniatrain, Eckart, PMP, Roudhouse, Pennline, etc.
Locos électr. : Miniatrain, PMP, Vionnet, Jibby (Ae 4/7).
Wagons : VB, Martin, Roundhouse, Globe, HM, Laconia, Spanner, etc.
Voitures : PMP, Martin, SMCF, Sampson, Laconia. Tous les types « Etat Belge ».
Accessoires : Airmer, Leuthold, VB, Thorey, SMCF, etc.
Décoration : Claude, Le Roy, Starline, Colbert, Vau Pe, Cropsy. Bâtiments et arbres.
Signaux : Ruco, Disque Rouge, Midlin, Edouard.
Caténaires : W.V., UWI, VB, Edouard.
Ponts, Tunnels : Kuchs, WV, HS, Hergenrother, Starline, etc.
Profilés, Visserie : Leuthold & Co, Nemec.
Brasure à froid : Akema.
Tramways : Femo.
Transfos, Commutatrices, Cellules, etc. : Hag, Edouard, etc.
Couleurs : Roudhouse, Globe.
Moteurs : Leuthold, Gérard, Kuch, PMP, Femo, etc.

ECH. O, 1/43e

Eléments de voie : Leuthold, Hag.
Locos, Voitures : Munier, Hag.
Accessoires : Munier, Claude, etc.
PUBLICATIONS : Miniaturbahnen, Miba, plans divers.

CONSTRUCTION DE RESEAUX ET MAQUETTES INDUSTRIELLES

Accessoires, bateaux, machines à vapeur : Ships Models Co.

ENVOI DU CATALOGUE : 20 fr. B
CONSEILS TECHNIQUES SUR DEMANDE

Dépositaires : Bruxelles : Ferber, Brand Frères, Aviatic, Liger, Maison Luc, Minimecanic; **Anvers :** Standard House, Willms; **Liège :** Obra; **Charleroi :** Pierard; **Gand :** Maës.

THE MODEL RAILWAY NEWS

LA PLUS ANCIENNE REVUE ANGLAISE SUR LES MODELES FERROVIAIRES EN GRANDE - BRETAGNE

Paraît mensuellement sur 32 pages
Grand format 18 × 25
TRÈS NOMBREUX CLICHÉS ET DIAGRAMMES SUR BEAU PAPIER COUCHÉ

Le Numéro : **60 francs franco**
Abonnement annuel : **600 fr.**

AGENT POUR LA FRANCE :

Éditions "LOCO-REVUE"

KILOMÈTRE 108

108, RUE DE TURENNE — PARIS (3e)
Métro : Filles du Calvaire Tél. TURbigo 64-79

TOUTES FOURNITURES DE PREMIER CHOIX
POUR MODÈLES RÉDUITS ET MAQUETTES DE CHEMINS DE FER

Un beau choix de machines à succès modèles TOUT BRONZE FIN
Atelier 73 au 1/43e écart « O »

MOTRICE BB 8101.
MOTRICE 2 D 2 5.400.
MIKADO 141 P.
PACIFIC 231 G PLM.
BOER 030.
METRO de PARIS. Motrice et remorque.

En ensembles ou en pièces détachées séparées.

Tous articles des Etablissements J. J. FOURNEREAU.
Librairie et Plans LOCO REVUE.

A la Source des Inventions

56, Boulevard de Strasbourg. — PARIS (10e)
(près des gares de l'Est et du Nord)

LA PLUS IMPORTANTE ET LA PLUS ANCIENNE MAISON DE :

MODÈLES RÉDUITS

PLANS
ACCESSOIRES
BOITES
MATERIELS FINIS

en O et HO

LES MEILLEURES MARQUES ET MARKLIN

SUR NOTRE
DOCUMENTATION GÉNÉRALE de 84 pages - 400 photos
contre mandat-carte de 115 fr.

EXPEDITIONS : Province, Colonies, Etranger
Recommandée par la Légion Franco-Belge.

OUVERT LE LUNDI

LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

24, Passage du Havre - PARIS (9e)

Métro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone : Trinité **13.42**

AUGMENTEZ L'INTERÊT DE VOTRE RÉSEAU... ...PENSEZ A LA SIGNALISATION

La Signalisation HO est désormais représentée par une gamme complète d'appareils mobiles et lumineux répondant à tous les besoins.

1o **Série montée sur rails V.B. : BLOCK SYSTÈME AUTOMATIQUE :**

Ref. type AM1 Signal pleine voie vert - rouge ..... **3.940 fr.**
Ref. type AM2 Potence 1 voie, vert - rouge ..... **4.557 fr.**
Ref. type AM3 Potence 2 voies vert - rouge ..... **7.800 fr.**

Ces modèles sont conçus pour courant continu 20 volts.
Pour courant alternatif 20 volts supplément 490 fr. par voie.

2o **Série montée sur rails V.B. : ARRET, DEPART PAR CONTACTEUR MANUEL :**

Ref. type MT1 manuel Signal pleine voie vert - rouge ..... **2.200 fr.**

3o **Série « Le Disque Rouge » : SIGNAUX INDEPENDANTS DE LA VOIE :**

Combinés lumineux à main : damier, carré violet, carré jaune, disque rouge triangle jaune pointe haut, triangle jaune pointe bas..... **550 fr.**
Combinés lumineux automatiques, même série que précédemment..... **995 fr.**

Potences unifiées S.N.C.F. 3 feux :

Potence traversant 1 voie : **1.500 fr.** — Potence traversant 2 voies : **1950 fr.**
Potence traversant 3 voies : **2.500 fr.**

Envoi port dû au reçu du montant de la commande

Nouveau catalogue V.B. indispensable pour l'organisation de tous réseaux H.O., 60 clichés, envoi contre **65 fr.**

Vient de paraître : Catalogue J.L. S'adresse à tous les constructeurs en HO, le plus grand choix des plus belles pièces détachées, envoi contre **75 fr.**

Agent des Marques J.E.P. — HORNBY — B.L.Z. — MARKLIN — ANTAL — MINIATRAIN — P.M.P. — V.B. — T.A.B. — J.L. — FOURNEREAU. Catalogues : Documentation générale : 100 fr. — V.B. : 65 fr. — J.L. : 75 fr. — FOURNEREAU : 165 fr.

TOUT POUR LE TRAIN MINIATURE
O et HO

REMICO

54, Rue de Miromesnil

— Anjou 71-20 —

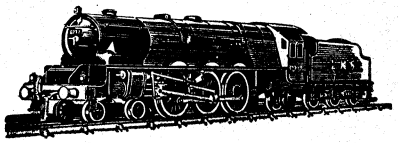
MÊME DIRECTION :
128, avenue de Neuilly
NEUILLY-SUR-SEINE - Maillot 99.32

17, rue Nationale
EVIAN-LES-BAINS (Haute-Savoie)

vous offre le plus grand choix de modèles réduits.

BOITES DE CONSTRUCTION ACCESSOIRES - PIÈCES DÉTACHÉES - TRAINS - BATEAUX AVIONS - MOTEURS EN TOUS GENRES

MODÈLES RÉDUITS FERROVIAIRES
par
BASSETT-LOWKE LTD
NORTHAMPTON -- ENGLAND



Une grande variété de Modèles de Locomotives anglaises sont à votre disposition dans le populaire écartement « O » sous trois formes de traction différentes :

VAPEUR-Electrique (12 v. cont)
Mouvement d'Horlogerie

La Duchesse de Montrose illustrée ci-dessus est un excellent exemple des modèles des fameuses locomotives Anglaises construites par BASSETT-LOWKE.

Une agence a été établie à Genève pour la desserte de toute la région de la Suisse Romande et toute une gamme de Modèles de BASSETT-LOWKE y est exposée pour l'examen et l'achat. S'adresser à :

TOUS MODELES REDUITS S. A.
5, rue Montbrillant
Genève (Suisse)

Le Gérant : Ch. OLIVIER Dépôt légal du 3e trimestre 1951. S. N. P. R. - IMPRIMERIE COMMERCIALE 6, rue de l'Hôpital - ROUEN